LA BATALLA AÉREA DE NUESTRAS ISLAS MALVINAS

-

INFORME

BORRADOR

C56/5

Informe -

5º) Servicio de Protección y Apoyo al Vuelo.

6º) Red de Jefatura II - Inteligencia.

7º) Red de Líneas Aéreas del Estado.

8º) Red de Meteorología.

9º) Medios de Comunicaciones del Servicio Público Nacional.

10º) Grupo 1 de Comunicaciones Escuela.

11º) Redes y Sistemas de Comunicaciones de las otras Fuerzas Armadas y de Seguridad.

III - MISION

III.1. Correspondiente al Plan.

IV - EJECUCION

IV.1. Las agrupaciones deberán ejercer el Comando y Control de las Operaciones que realicen en las zonas de su responsabilidad.

IV.2. Para ello, deberán apoyarse en los medios de comunicaciones disponibles.

V - PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES.

V.1. Deberán ajustarse a los reglamentos vigentes.

V.2. Para cada caso particular, se especificarán los indicativos y de acuerdo con las instrucciones que imparta la Dirección de Comunicaciones (Comando de Regiones Aéreas).

VI - CLAVES Y/O CODIGOS

VI.1. En todos los casos se emplearán claves o códigos con el objeto de preservar la información del enemigo (Jefatura II)

VII - TAREAS

VII.1. La Dirección de Comunicaciones implementará los siguientes medios:

~~[illegible]~~ Parte V

<u>El Repliegue con honor</u>

Cap I - Las Previsiones en el continente

Cap II - La Evacuación en el continente

Cap III - La repatriación de nuestros prisioneros en Malvinas

SINTETICA	CALIFICACION SINTETICA	MEDIDAS A ADOPTAR Y POR QUIEN

Parte V

El Repliegue con Honor

Cap I - Las Previsiones en el Continente

La Directiva del CAE

1.- El dia 15 de junio de 1982 el Comando Aereo Estrategico emitió la Directiva "S" "Repliegue 1982" -(Anexo)- firmada por su Comandante Brigadier Mayor HELLMUTH C. WEBER. Esta directiva era preparatoria y preveía su ejecución cuando se la ordenara por mensaje.- Tenía dos criterios básicos:

1º) El personal a cargo de confeccionar el INFORME de GUERRA (ordenado por otra Directiva especial) no replegaría.

2º) Se basaba en la experiencia obtenida en el repliegue 1978.-

2.- Su misión preveía "Replegar ordenada y coordinadamente

Anexo "ALFA"

los medios de las BBAAMM a
- sus unidades de origen
- y a los depósitos intermedios de materiales y armamento en CRV y GAL,

SINTETICA	CALIFICACION SINTETICA	MEDIDAS A ADOPTAR Y POR QUIEN

a fin de reiniciar las actividades normales (tiempo de paz) y preservar los materiales y el armamento destinado a las operaciones de tiempo de guerra.-

3.- En su concepto de la operación prevén dos prioridades:

1º) Evacuaciones aéreas, su apoyo técnico y otros medios

2º) comunicaciones con la FAS, alojamiento y racionamiento, seguridad y personal seleccionado para elaborar el "informe parcial".

4.- Finalmente esta Directiva posee un Anexo, destinado a precisiones respecto a los materiales, equipos y armamentos que se almacenarán en los Depósitos

de GAL y CRV y en otros a crearse.- (2)

además y ordena a la FAS - coordinar con el Comando Aéreo de Transporte y con las Unidades receptoras del Material para el repliegue por modo aéreo y terrestre.-

La Directiva de la FAS

5.- El día 17-jun- el Cdo de la FAS emitió su Directiva "Repliegue" (Anexo ...), la cual, basada en la ordenada por el CAE, preveía el repliegue de los medios que se encontraban bajo su Comando y Control Operacional a sus unidades de origen o depósitos correspondientes.- Iba dirigida a las Bases Aéreas Militares de SJU - SCZ - GAL - GRA - CRV y TRE.-

6.- La tarea se ejecutaría en dos fases.

1º) Fase 1 - Preparación (clasificación de elementos - Novedades - Req. Transporte - Inf. Final)

2º) Fase 2 - Repliegue (Prioridades: Escuadrones Aéreos - Armamento aéreo - Apoyo Técnico - S. y Defensa - Comuni

Cap III - La repatriación de nuestros prisioneros en Malvinas

SINTETICA	CALIFICACION SINTETICA	MEDIDAS A ADOPTAR Y POR QUIEN

DESDE EL TIEMPOS ~~MAS~~ LAS HORAS PREVIAS.

V. PARTE

LAS OPERACIONES MILITARES DE MAYO

CAPITULO I

LA BATALLA del 01 de MAYO/82

LA SITUACION Y EL ACCIONAR ENEMIGO

La situación de la Task Force

1 El 30-Abr-82 el grueso de la Task Force (2 PAL, etc completar) se había reunido en la zona TRALA (significado y posición Lat-Long) y ~~el~~ Cte. del Carrier Battle Group, el Vice Almirante WOODWARD, recién arribado a la misma en su buque insignia (el PAL HMS Hermes) tenía órdenes de iniciar el ataque al territorio de nuestras Islas Malvinas al día siguiente. Entre los factores principales que influían en su apreciación figuraban:

1º) Las órdenes recibidas de su Cdo en NORTHWOOD, (Cdo de la Task Force) el cual había concebido una operación estratégica conjunta (con la Real Fuerza Aérea -RAF+ Whitehall) consistente por un lado en la Operación Black Buck (un VULCAN - del Esdn 101 operando desde Ascensión que inutilizaría la pista de nuestra BAM Malvinas) y por otro, el ataque masivo de la Task Force (Carrier Battle Group) sobre el archipiélago; este último con los siguientes objetivos:

a) completar la destrucción de los aeródromos argentinos en las Islas (BAM Malvinas y BAM Cóndor, en la península de Freycinet ~~Goose Green~~) el istmo de Darwin

b) Impedir todos ~~Repeler~~ los probables ataques de la aviación argentina (FAA y AN embarcada) y obtener así -mediante a)+b)- la superioridad aérea local.

c) Consolidar una pequeña cabecera de playa en las proximidades de Pto. Argentino, mediante ~~[illegible]~~ desembarcos (anfibios) y helidesembarcos.

d) Infiltrar elementos del SAS y SBS en distintos puntos costeros o isleños del archipiélago, a efectos de obtener información táctica del despliegue argentino, lo cual se venía realizando

2º) La experiencia, obtenida en la operación anterior por algunas de sus unidades en GEORGIAS que, (ver Cap.) habían logrado cumplir su misión (la recuperación de la Isla) al mínimo costo, ~~[illegible]~~ sin otra oposición, que la de los elementos naturales.

3º) La amenaza de la Flota de Mar argentina cuyo dispositivo e intenciones no era conocido ~~conocía~~ al detalle, y los submarinos argentinos que suponía que debían hallarse ~~seguramente estarían~~ en el área.

4º) La posibilidad de que, ante el despliegue de fuerzas y contundencia de los ataques, el Comandante de la guarnición argentina en el archipiélago (Gen MB Menéndez - Cte. del TOM) aceptara, ante su ofrecimiento, la rendición inmediata.

5º) Las previsiones meteorológicas (sobre todo en el continente donde sostenían techo-bajo mínimo-(lo que se cumplió) en

los AADD de despliegue de la FAS (Ataque con QAMs de los AADD SJO-GAL etc) que DIFICULTARIA
impediría la operación de los avio-
nes de combate argentinos.-

2 Fué así que emitió sus órdenes de operaciones para el 01-May cuyos lineamientos generales eran: (verificar y elaborar)

1º) Accionar con ~~3/4~~ 2 (?) Grupos Aeronavales (~~Task Groups~~ Grupos de tareas) con las siguientes tareas:

a) -Gpo 1= Compuesto por HMS Invencible (PAL) SH Sqdn 801, con escolta ~~(.....elaborar)~~ para misiones defensa aérea (PAC).

b) -Gpo 2= Compuesto por HMS Hermes (PAL) (~~Flag Ship~~ Buque insignia) y escolta (12 SH Sqdn 800) ~~(... elaborar)~~ para ataque aéreo a OM en tierra (en especial aeródromos) y posterior reconocimiento; además, la flotilla de ataque (compuesta por el D42 HMS EXETER y 2 Fragatas) para bombardeo naval a AD Pto. Argentino y posiciones terrestres defensivas costeras.

c) -Gpo 3= Transporte y helidesembarco anfibio ~~(compuesto por HMS ..... elaborar)~~

~~d) -Gpo 4~~

2º) Desde las siguientes posiciones/~~areas~~ áreas marítimas:

a) para el Gpo 1 ~~Lat/Long aérea~~ (elaborar) 100 millas al NE/N de Pto Argentino

b) " " " 2 95 millas al E-NE de Pto Argentino

c) " " " 3 ~~100~~ zona TRALACO ~~NE de P~~, en espera confirmación avance, helidesembarco y posterior asalto anfibio, en base a órdenes del Comando (Flag Ship) Hermes

La operación Black Buck/I

3 El Cdo. Aéreo estratégico de la RAF (MOD WHITEHALL) JEMG AIR CHIET MARSHALL (M. BENTHAM), puso en ejecución la operación Black Buck, cuando -19:30 hora argentina del 30-Abr-82- despegaron del AD WIDEAWAKE (Isla Ascensión) ~~Island~~ dos Vulcan -los matr. XM 598 (Sqdn Ldr Reeve) y XM 607 (Flt. Lt. Withers) - cargados c/u con 21 bombas ~~[illegible]~~ de 1.000 lbs, que debían reabastecerse 5 veces (mínimo) en el vuelo de ida de los Victor Tankers desplegados a lo largo de su ruta al OM: nuestra BAM Malvinas. El plan previsto se cumplió bien y el XM 607, piloteado por el 1er. Ten MARTIN WITHERS (Escdn 101) -que de los dos despegados era el avión reserva- alcanzó su OM a las 04:40 hs de la madrugada. Su corrida final -Ro 235- fue realizada a baja altitud y solo una de las bombas impactó al borde de la pista (a 400 mts cabecera 08) sin neutralizar el aeródromo.

4 Siendo las 04:43 la FAS, en el continente, imparte la orden de máxima alerta a sus unidades de combate desplegadas.

Las previsiones de la FAS

5 El día 01-May-82 los aviones en servicio que disponía la FAS

(en el continente) eran:

1°) Aviones de combate:

a) Cazas: 10 MIII (Mirage) desplegados en el AD Río Grande (GDE) y BAM Gallegos

b) Cazas bombarderos:

- 16 M-5 (Dagger) desplegados en los ADs San Julián y GDE (6 con capac. A-A)

- 13 A-4B (Sky Hawk) desplegados en la BAM Río Gallegos

- 11 A-4C (Sky Hawk) desplegados en la BAM San Julián

- TOTAL: 40 aviones CB.

c) Bombarderos livianos:

- 7 MK62 (Camberra) desplegados en el AD de Trelew

d) de ataque:

- 18 IA58 (Pucará) desplegaos en el AD Santa Cruz

2°) Tankers (para reabast en vuelo)

- 2 KC 130 basados normalmente en BAM Comodoro Rivadavia

3°) Aviones para Búsqueda y Salvamento

- 5 aviones de diversos tipos

- La situación meteorológica — elaborar
- La apreciación operativa de la FAS
6

El comando de la FAS -informado del ataque inicial enemigo a las 04:43- apreciaba correctamente que se producirían nuevas incursiones aéreas sobre nuestros objetivos terrestres en Malvinas (especialmente la BAM MLV, radares y otras posiciones defensivas en Pto. Argentino) por parte ~~del brazo aéreo~~ DE LOS MEDIOS AEREOS de la Task Force, ~~(Fleet Air Arm)~~, o sea los Sea Harriers y algunos helicópteros de ataque, pero siempre lanzados desde una distancia lo suficientemente al Este, como para que los buques no entraran dentro del radio de acción de nuestros cazabombarderos. Por ello el Cdo FAS había concebido el empleo inicial de nuestros interceptores (los mirage M III/5) que darían cobertura a nuestros objetivos, mediante el combate aéreo con las aeronaves incursoras. Es así que en los Aeródromos de Río Gallegos, Río Grande y San Juliám las secciones interceptoras, en distintos grados de apresto, armadas con misiles

a COATLANSUR info FAS, solicitando que aviones Super Etendard operen bajo control operacional de la FAS a partir del 10-May-82.—

AA MAGIC/MATRA/SHAFRIR y cañones, esperaban las órdenes para entrar en acción. * En realidad había 2 PAC del Invencible en el aire (E y NE de Pto Argentino) pero no se advirtieron inmediatamente.—

La Primer OF real

7 La primer orden fragmentaria que se ~~emitió~~ transmitió fue la OF 1090 (MIII-FIERA-cobertura Pto. Argentino - 2 MAGIC - GAL - MLV - GAL). Esta Ella despegó GAL a las 06:40 (sus tripulantes eran: My SANCHEZ, Cap CZERWINSKI) preludiando nuestro bautismo de fuego, en un largo y glorioso día. Pasadas las 07:30 hs sobrevolaron Pto. Argentino sin encontrar actividad aérea enemiga. Sus posibilidades de mantenerse en la zona no eran superiores a 8/10 minutos puesto que este sistema no posee la capacidad de reabastecimiento en vuelo, y esa posibilidad se vería aún reducida en caso de combate aire-aire. Aterrizaron en GAL a las 08:38 S/N.

El Requerimiento a ARA/SUE. 8 El Comando de Operaciones

Opera la Task Force

mes de la FAA emite el siguiente mje (VB A854 - GHD 302017)

8 Contrariamente a lo supuesto por la FAS, el ~~VALTE~~ CALTE WOODWARD había dispuesto avanzar ~~con sus Grupos de Tareas~~ algunos de sus buques (párrafos) a posiciones muy próximas a las Islas; ~~fue así que, al amanecer, sus buques se encontraban en las siguientes posiciones:~~ a fin de efectuar cañoneo naval sobre área de desembarco. Por otro lado, desde sus PAL operaría la Fleet air arm, de la siguiente manera:

1º) Grupo 2 (Hermes) en área centrada en L/L . Lanza (07:50) 3 Ellas SH (12 avs) que atacan:

a) 08:30 Pto. Argentino.

- La 1ra. Ella (4 avs) (~~C/C~~ Lt Cdr TONY OGILVY) (Red Section) atacan desde el NW en "toss bombing" (aproximación razante - brusco ascenso 30°, lanzamiento - alejamiento en media vuelta, hacia el Sudeste) lanzando sobre las posiciones artillería antiaérea 3 bombas de 1.000 lbs c/u y otras de explosión aérea/espoleta radar.
- La 2da. Ella (5 avs) (~~C/C~~ Lt Cdr ANDY AULD) dividida en dos secciones ataca razante desde el N y NW (respectivamente) las instalaciones del AD y la pista con bombas tipo Beluga y de 1.000 lbs (retardadas con paracaídas). Nuestra AAe derriba 1 SH y avería otro SH, el cual aparentemente no alcanzó el PAL

~~CORROBORAR LA CANT. DE AVS. NUESTROS RADARES DETECTARON 10 ECOS EN TOTAL, NO 12.—~~

b) 08:31 a BAM Condor (Goose Green) la 3ra. Ella (3 avs) ataca TARTAN (Lt Cdr Frederiksen)

Son alcanzados por la explosión y mueren los siguientes Suboficiales: CP Juan RODRIGUEZ, CP Mario DUARTE; C1º José MALDONADO, C1º Agustín MONTAÑO, C1º Andrés KRASICH, C1º Miguel CARRIZO y C1º José Luis Peralta.-

(1 solo pasaje) en razante con bombas 1.000 lbs (~~BRP~~) la pista y aviones en tierra en el aeródromo. ~~(bajas propias)~~ Como consecuencia

de esta eficaz ataque ... el destruido ... el Ten DANIEL LUKIC.-

c) Posteriormente -hacia las 09:50 hs- reemplea sus aviones ahora en PAC (Patrullas aéreas de combate) e incursiones de Expl y Rto fotografico.

2º) El Grupo 2 (Invencible)

a) Toma posición con su escolta y 8 SH abordo del PAL en el área centrada ~~en Lat/Long~~ 100 NM al NE de P. ARGENTINO.-

b) Destaca una flotilla naval de ataque a tierra (Bombardeo naval) compuesta por HMS EXETER (D-42) y las fragatas F-21 HMS ARROW que se ubican ~~en Lat Long~~ a (10/20 NM al SE de Pto. Arg.) para bombardear el Aeródromo (BAM Malvinas). Este bombardeo comienza a las 13:00 hs.

c) A partir de las 06:00 el HMS Invincible comienza a lanzar PAC que interceptarían a los cazas argentinos que arriban al área.

3º) El Grupo 3

(elaborar)

4º) El Grupo 4

(elaborar)

EL BAUTISMO DE FUEGO DE LA FAA

Entra en acción la FAS

9 A medida que el Cdo. de la FAS iba recibiendo información de los ataques inicialmente aeronavales en el archipiélago y detectaba (o deducía) la presencia de PAL en ~~mares~~ aguas adyacentes, confirmaba su apreciación inicial respecto a que el combate se entablaría en el aire.

10 Por ello lanzó (07:45 GRA) (Gráfico Nº) una nueva sección de interceptores (OF 1091 TORO) ahora de DAGGER (M5) armados con misiles A-A SHAFFRIR, (tripulantes Cap MORENO - Ten VOLPONI) que esta vez hacen contacto con 2 SH del Invincible (1er.Ten (RAF) Paul BARTON y Lt/Cdr RN EYTON-JONES) pero sin en

Según libro británico Falklands

(1) Va en 1º) Hoja 6. - air War, esta Ella fué confundida, por nuestro CIC MLV, como en misión de INTERCEPTORES (cuando eran armados para AON) y rastreados hacia una PAC Británica.) CONFIRMAR esto. Posteriormente al aclararse la situación y no encontrar el objetivo naval, decidió regresar a su base BAM GAL. donde aterrizaron 11:23.-

Ojo! el informe BAM GAL dice que la tripulación de esta Ella era; (falla transferencia) fue?

Cap PALAVER
Ten GALVEZ
1er Ten GUADAGNINI
Alf. GOMEZ

2º) OF 1093 - TABLON - 2 M III - Cobertura (DE TORO?). Dep GAL 09:12. - Tripulación? INCLUIR, no existe informe de misión. Aclarar Arr GAL 11:09

3º) en hoja 6

trar en combate (a pesar de avistarse) pués los SH reuían la altura de combate (30.000 ft) que ofrecían los M5, mientras que éstos no podían descender debido a dos causas principales (que resultaron una constante para el combate aéreo en todo el conflicto):

1°) El SH tenía ventajas por su mayor maniobrabilidad a bajas cotas, y mayor ~~alcance~~ PERFORMANCE de su armamento misilístico, el AIM 9L (Sidewnider) y mayor tiempo de permanencia ~~en el TO~~ EN LA ZONA DE OBJETIVOS.–

2°) El combate a bajas cotas aumentaba considerablemente el consumo de combustible del [illegible]/MIII quienes al no tener capacidad para el REV ~~quedaban~~ HUBIESEN QUEDADO sin la posibilidad de regresar al continente (caso Cap GARCIA CUERVA) ~~perdido~~...) – ALGO SEMEJANTE OCURRIÓ CON EL 17-V, SI BIEN SU MAYOR CAPACIDAD DE COMBUSTIBLE EN LOS TANQUES ...

11.– Salidas armamento ~~El ataque~~ SH sobre BAM MLV y BAM Condor y las primeras detecciones electrónicas y visuales de buques y helicópteros, en distintos lugares del archipiélago (especialmente en las áreas Goose Green y Pto. Argentino) produce la emisión (Cdo Aéreo MLV-FAS) de informes apresurados y sin mayor confirmación. Esto, sumado al grado máximo de alerta, y tensión del comando y unidades de la FAS, ~~produce~~ provoca el lanzamiento prematuro de algunas Ellas de ataque y Secos de interceptores, desde el continente, sin objetivos (OM) bien claros. Así salieron:

1°) OF 1092 - 3 A4B - TOPO - GAL 08:59 - GAL-REV-MLV - OM y 3 BRP - AON (~~resultó ser buque propio y no fue atacado~~) (tripulantes Cap PALAVER - Ten GALVEZ - 1er.Ten GAVAZZI) (~~ver anexo Inf Mision~~) (1) copiar del dorso de hoja 5

2°) ver dorso hoja 5

3°) OF 1098 - 2 MIII - FOCO - 10:12 - GAL-[illegible]-MAGIC- cobertura - MLV trip. 1er.Ten YERBA - 1er.Ten PUIG. (Informe mision falta)

4°) OF 1095 - 4 A4C - OSO - 10:52 - SJU-REV-MLV - AON - no encuentra OM - BRF -(Tripulantes Cap CASTELLANOS, Ten PAREDI, Cap CAFFARATTI, Ten LUCERO) .– Arr SJU 13:40

5°) OF 1099 - LIMON - 2 M5 - Shaffrir - GRA 10:26 - GRA-MLV-GRA - cobertura de OSO? MLV - trip. My MARTINEZ - 1er.Ten LUNA) Arr GRA 12:00

.12. Para entonces los sucesos en el archipiélago precipitaban información al Cdo de la FAS, destacándose a esta hora los siguientes:

(Margin notes:) (los SH estaban a no mas de 17.000 ft) maniobraron a distintas alturas (la FAC usaba ambas versiones...) R. Kent y B. Hare en sus respectivas alturas luego de algunos minutos sombra... b/o hacia su Base – PERMITIA DESCENDER Y COMBATIR DURANTE ESCASOS MINUTOS.– O/o Escasez (en FAA) de tanques exteriores lanzables.–

3°) OF 1101 - FIERRO - 1 MS - Cobertura de que. Shafiis? Expulsación: ? Ampliar Dep SJU? Arr SJU 14.57.- Todos los datos!

1º) 09:40 MLV informa del ofrecimiento de rendición (energicamente rechazado) ~~por~~ proveniente parte del Calte británico de la Task Force al Cte TOM.

2º) Innumerables avistajes visuales y de radar de helicópteros que se acercan a la Isla Soledad.

3º) Las PACs británicas sobrevuelan las Islas Malvinas fuera del alcance de n/AAe

4º) Se comienza a perfilar el dispisitivo naval enemigo con sus buques dentro de nuestro radio de acción. Estamos al mediodía.

Las garras de la FAS

13 A partir de entonces la FAS comienza a mostrar sus garras para asombro y respeto del enemigo naval que había subestimado sus capacidades reales por dos razones principales:

1º) Porque era una Fuerza Aérea a quien se le había negado su capacitación para la guerra aeromarítima.

2º) Porque era Argentina (~~Elatorar~~ considerado un país subdesarrollado)

14 Aparte de las acciones de nuestros aviones tácticos basados en el archipiélago -y que habían soportado el ataque a sus aeródromos en ~~Pto. Argentino y~~ Goose Green- (BAM Condor) ~~(que se narran en los párrafos)~~, desde el continente comienzan a partir oleadas de aviones (interceptores y cazabombarderos) en la siguiente sucesión:

1º) 2 M5 (OF 1100-CICLON) Shaffrir - GRA 12:18- MLV-GRA - cobertura (trip Cap MIR GONZALEZ - Ten BERNHARDT) (Informe misión incluir)

2º) 2 A4C (OF 1103-PAMPA) Shaffrir - SJU 13:35-REV-MLV-SJU - cobertura (trip 1er.Ten VAZQUEZ - Ten ZATARA) (Informe misión incluir)

(1) párrafo 3º) dorso hoja 6

3º) 3 M5 (OF 1105-TORNO) HRP CH 15:15 - SJU-MLV-SJU - AON (trip Cap DIMEGLIO Ten AGUIRRE - 1er.Ten ROMAN) (Cap Dimeglio confeccionar)

Atacan 1 D42 y 2 F21 (ver anexo relato misión y comentarios)

Esta salida fue la de mayor rédito de toda esta batalla pues atacó y averió seriamente (~~después se hundiría~~) un D-42 clase Sheffield. Este hecho contundente (1er caso del ataque por parte de aviones -base en tierra- a un navío de ultramoderna tecnología) [illegible]

(1) 15.- Estas misiones interceptoras (y las que se intercalarán más adelante) tenían por objeto atraer las PAC británicas para poder infiltrar nuestras misiones de ataque a objetivos navales. Como siguen en los incisos siguientes):

(1) El informe de esta misión dice:
Observan 3 buques que cambian constantemente de rumbo, formando un triángulo, se disparó dos bombas sobre el de la derecha y cañones sobre el del centro y la izquierda, lográndose completos impactos únicamente sobre el barco del centro. Se apreció intención de encerrarse en un círculo con grandes cambios de rumbo, distancias entre 1000 y 3000 mts. Unicamente se recibió intenso fuego de AAe, lo que su numeral logró evitar disminuyendo el nivel de vuelo.
(Debe ampliarse con más detalles este informe, por parte de sus tres protagonistas).-

no ha sido reconocido por UK pero la FAA no tiene dudas y posee pruebas del suceso y sus consecuencias (ver Bibliogr. MORO-GUERRA INAUDITA) que ~~apreciamos,~~ se habría que cambió el curso de la guerra. Sigue en (1) al dorso hoja 7

3°) 2 A4C (OF 1106-PAMPA) Shaffrir - SJU 15:23 - ISLA BORBON-SJU - cobertura -(trip Cap ALMOÑO - Alf CODRINGTON) VHF y tracrai drop El guía con fallas tg el informado presencia y persecución PAC, aborta y regresa

3°) 2 M5 (OF 1107-FORTIN) Shaffrir - SJU 15:45-MLV-SJU - Cobertura (trip Cap DONADILLE - 1er.Ten SENN) (Incluir info Mis.) Arr SJU 16:00

4°) 2 MIII (OF 1108-BUITRE) MAGIC - GAL 15:53-MLV-GAL - cobertura (trip Cap GAMBAUNDE - 1er.Ten YERBA) (Incluir info Mis)

5°) 2 MIII (OF 1109-DARDO) MAGIC - GAL 15:42-MLV- cobertura (trip Cap GARCIA CUERVA - 1er.Ten PERONA)

& Esta salida es la que por primera vez logra combatir A-A con una PAC británica ~~(ver anexo , con detalles del combate)~~ (Posición?). Ambos aviones eyectan tanques y se traban en combate. El Cap García Cuerva vé el misil arrojado sobre su numeral (Perona) y le dice "le lanzaron un misil, cierre, cierre", pero el misil alcanza al Nº 2 y éste se eyecta y posteriormente es recuperado. El Cap García Cuerva, sin combustible para regresar al continente tenía dos alternativas: o eyectarse sobre el archipiélago y perder el avión ó intentar el aterrizaje en la pista de BAM Malvinas y recuperar su máquina, esto último suponía una excelente coordinación en el comando de la defensa aérea (CIC-AAe) de Malvinas, cosa que no ocurría puesto que, en tierra, aún no se había alcanzado ese nivel de afiatamiento de la defensa y para peor subsistía el grado de desorganización producido por los ataques aéreos y fuego naval enemigo sobre la zona. García Cuerva decide aterrizar (y lo comunica por VHF) pero el CIC no logra prevenir a las distintas unidades de fuego antiaéreo propias y cuando, ya en final, el MIII se dirige al aterrizaje en Malvinas, es derribado por un Roland(?) propio, ~~La Fuerza Aérea comenzaba a ofrendar sus héroes.~~ falleciendo su tripulante. - (segundo héroe de la FAA en su bautismo de fuego)

armamento?

8º) 1 MV (OF 1113-RUBIO) ~~2 BRR~~ - GRA 15:54-MLV Buques Ba Anunciación (trip 1er.Ten ARDILES)

La intención del Cdo era que este avión se encontrara con otro similar (FIERRO) que despegaría de SJU, pero falló la coordinación (EL AVION Nº2) y el RUBIO ~~-inevitable etapa de cazador solitario-~~ siguió solo a cumplir su misión; ~~en las proximidades de Goose Green localizó un buque enemigo y arremetió solo, una y otra vez (ver anexo detalles) hasta agotar su armamento, al regresar~~ Fue interceptado por una PAC (RAF 1er.Ten TONY PENFOLD y Ten/Nav (RN) MARTIN HALE) y derribado por un AIM 9L (Sidewnider) del primero. ~~Se aprecia que Ardiles se eyectó pero jamás fue recuperado(?)~~ (no) (elaborar).

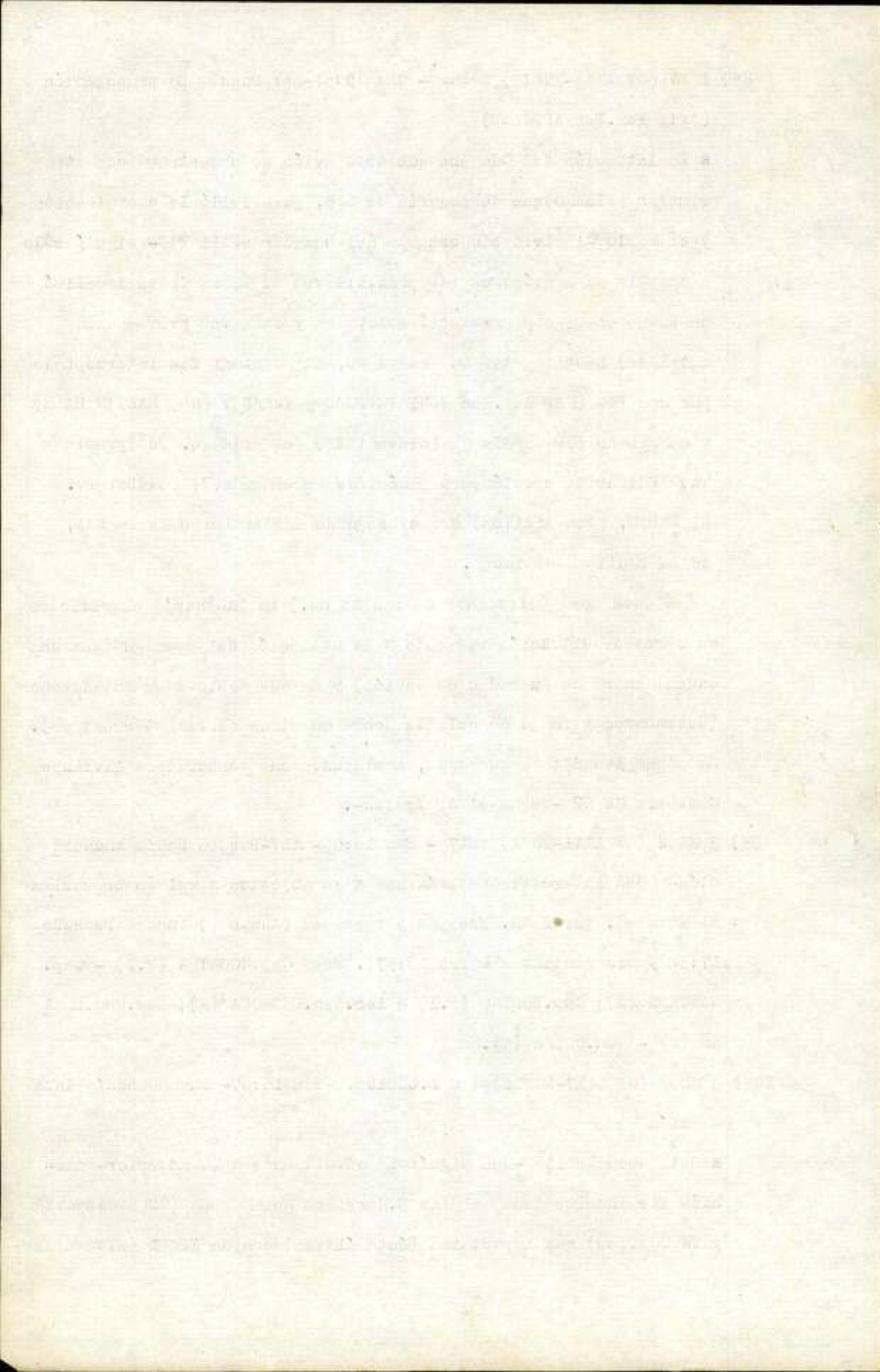
El RUBIO, (Ten Ardiles) era el ~~segundo~~ tercer ~~martir héroe~~ de la FAA, en su bautismo de fuego.

16. Con todo A esta hora (alrededor de las 15 hs.) la FAS había clarificado su carta de situación respecto a la ubicación del enemigo (con unidades dentro de su radio de acción) y de sus ambiciosas intenciones (desembarco y fuego de ablande sobre nuestras fuerzas terrestres). Entonces lanzó todo ~~su resto~~ sus aviones disponibles, incluyendo sus bombarderos livianos Camberra MK 62 -desde el AD Trelew-.

9º) 3 MK62 (OF 1111-RUTA) MK17 - TRE 16:05- MLV-Buques Bahía Anunciación- Son interceptadas próximos a su objetivo naval (~~sobrevuelan al Hermes~~ avistan al Invencible), por 2 SH. Escapan y regresan (Anexo) (uno a Deseado 17:30 con averías y dos restantes a TRE 18:57). Trip Cap.NOGEIRA (P.I) - Cap. SANCHEZ (N); Cap.RODINO (P) - 1er.Ten.DUBROCA (N); 1er.Ten.LOZANO (P) - Ten.COOKE (N). (Ampliar este informe)

10º) 3 MK62 (OF 1117-RIFLE) 4 x 1.000lbs. -TRE 16:05- Buques Bahía Anunciación

Esta escuadrilla -que seguía inmediatamente a la anterior- también fue interceptada por los S.Harriers ~~del Hermes~~ (CC BROADWATER y TN CURTISS) que impactaron (éste último) con un AIM9L (sidewinder)



② A las 15:20 hs. del 1-5-82 despegan de CRV. ~~[tachado]~~ ~~[tachado]~~ la escuadrilla PUA para cumplir la misma misión de Diversión al OM 70 Mn al Norte del Este de San Carlos. Operando a un nivel de 370 y a 80 Mn del OM. iniciando a la [ruptura] ~~influencia~~ en forma individual en 3 direcciones distintas y en descenso a máximo [regimen] ~~[tachado]~~ hasta el nivel 010 con una duración aproximada de 7' para luego iniciar el viaje y efectuar las maniobras [evasivas] ~~[tachado]~~ ~~[tachado]~~ al ras del agua. regreso a CRV. en forma individual. Pua 1º LEAR JET-35. My CARDOSO/Ten. FELICE; PUA 2 HS-125-700 3. Ten POGGI A./Alf. MARIANI/S.P. ACOSTA M./ PUA 3. LEAR JET-24. Alf. HARVEY J./Alf. GUARLERI. Aterrizando a las 17:30 hs. S/N.

③ - 15:48 hs - 1-5-82 - DEP. el MU-2 indicativo BRAVO I con la misión de Búsqueda y Salvamento en CRV-Bha. MAZARENO-CRV. (TRI. Alf. GONZALO GIL). ARR S/N - 17:00.

④ 15:58 hs. 1-5-82 DEP de CRV. el CARDO OF/SN. misión Diversión - 70 Mn. Pto ARGENTINO Ruta - CRV-MLV-CRV. Avión LEAR-JET-35. (TRI. Cap. BUIRA / Cap. PANE - ARR S/N a las 18:03 hs.

--- . ---

Ten GONZALEZ Ten De IBAÑEZ

en el Nº 2 (~~Cap.GARCIA PUEBLA/Ten.SEGAT~~). El Camberra ~~derribado~~ se estrelló en el océano (ver anexo -detalles-). Los dos aviones restantes escaparon (dada su imposibilidad técnica de combatir en el aire) y regresaron; sus tripulantes sobrevivientes eran Nº1 Cap. BAIGORRI (P A)-My.RODEYRO (N); Nº3 ~~Ten.GONZALEZ~~ Cap GARCIA PUEBLA (P A)-Ten. ~~DE IBAÑEZ~~ SEGAT (N). (ampliar este informe)

11º) 3 A4B (OF 1110-TRUENO) 3 BRP - 16:17 GAL-REV-MLV-GAL- AON (trip. Cap.CARBALLO, Ten.RINKE,1er.Ten.CACHON)

Esta escuadrilla después de reabastecerse en vuelo, sigue rasante a MLV, donde -próximo a su costa norte-, encuentra un ~~"patrullero"~~ buque de transporte (ver anexo) ~~y lo ataca~~ con bombas y cañones, sin reparar que se trataba de Ertra "Formosa".-

12º) 2 A4B (OF 1112-FOCO) 3 BRP - 16:29 GAL-REV-MLV-GAL - AON (trip. Cap.VARELA - Ten.ROCA) Regresan al ser interceptados por una PAC británica. No iban armados para el combate A-A.

13º) 4 A4C (OF 1114-LANA) 2 BRP 16:32 SJU-REV-MLV-Buques Bahía Anunciación. (Trip. Cap.GARCIA - Ten.CASCO - Ten.GARCIA - Alf.ISAAC) Idem a la anterior (OF 1112). Aterrizaron en SJU (hora)

Va abajo ~~del~~ parrafo 18.-

① El 1-5-82. por la orden Fragmentaria Nº 1096 entra en acción y reciben su bautismo de fuego aéreo del Escuadrón FENIX, a las 11.03, despega de CRV el MJ-2 (Lud. VERSO) con la misión de Retransmisión en un OM de 100 Mn. de la costa entre CRV y MLV. (TRI. My. Mayor/Alf. ORTEGA). Con la misma OF (1096) a las 11.15 BEP de CRV la primera escuadrilla de aviones civiles y militares, con el indicativo PUA, con la misión de Diversión, posición OM 70 Mn. al NO del estrecho San Carlos, aterrizando a las 13.55 hs. (PUA Nº1 LR-JET 35 My. Cardoso/1º Ten CASADO; PUA Nº2 HS-125 [illegible] Ten POGGI [illegible] Alf. MARIANI/SP. ACOSTA [illegible]; PUA 3 [illegible] Alf. HARVEY [illegible] Alf. GUERLERI.- (Diversión al Grupo de Tarea [illegible])

(SIGUE AL DORSO).

Otros medios aéreos empleados por la FAS

- Los reabastecedores, (Anexo 17) TC 69 - TC 70 - 3 misiones (REV) (ampliar)
- Los "Fénix" ~~(Anexo)~~ Copiar ① y dorso
- 18

Balance operativo de la FAS

19 Del material de vuelo (parrafo); que la FAS tenía disponible para este día y de las tripulaciones disponibles (Anexo) se planificaron 60 ~~56~~ (sesenta ~~cincuenta y seis~~) salidas de combate, solamente, de las cuales, en este día:

- 5 salidas regresan por problemas técnicos (9%)
- 8 " son regresadas por orden sup. (14,3%)
- 10 " no llegan al OM por ser interceptadas (18,5%) (3 derribadas)
- 35 " llegan al OM. (58%), al bautismo de fuego de la FAA.

El accionar del Componente Aéreo Malvinas (CATOM)

. Como hemos expresado (parrafo) EL COMPONENTE AÉREO DEL CDO CONJUNTO MALVINAS (A'MANDO DEL BRIG CASTELLANOS) ~~el Comando de FA en Malvinas (CATOM)~~ en ~~estrecho~~ contacto ~~y coordinación operativa~~ con el Cdo de la FAS, había SOBRELLEVADO ~~sobrevivido a~~ un intenso día de operaciones, integrando ~~honrosamente,~~ el bautismo de fuego de la Fuerza Aérea Argentina. Su accionar puede DIVIDIRSE ~~observarse~~ en los siguientes aspectos:

1°) El Comando CATOM.

2°) La BAM Malvinas.

3°) La BAM Condor.

4°) El sistema VYCA MLV.

(elaborar en base al inf. CASTELLANOS)

El accionar de ARA

(elaborar)

ANALISIS DE LAS OPERACIONES

Respecto al accionar enemigo

. Si observamos nuevamente los objetivos operacionales que el alto mando británico se había fijado para esta batalla (párrafos Sit. TF) y analizamos los que realmente se alcanzaron podemos afirmar que:

1°) El Comando Aéreo Estratégico (RAF-Whitehall) no logró la inutilización del AD BAM MALVINAS (ataque Vulcan- Black Buck) -aunque sí ~~lo~~ AFECTÓ EL EDIFICIO DEL AEROPUERTO Y DESTRUYÓ UN GALPÓN DE LA AVIACIÓN NAVAL, ~~ADEMÁS~~ DE AFECTAR LA PISTA CON UN SU IMPACTO DE UNA BOMBA MK-17 QUE PRODUJO UN ORIFICIO DE 15 m ~~gró cierta destrucción de edificios.~~

2º) El Cdo operacional de la Task Force (Commander Carrier Battle Group): CAlte. WOODWARD:

a) no pudo ~~completar la~~ inutilización ~~de~~ nuestros aeródromos, aunque sí destruyó ALGUNOS aviones en tierra (IA58 - MB33 - Skyvan)

b) no pudo repeler todos los ataques de la aviación argentina (párrafo) 58% de nuestros ataques alcanzaron su OM, SI BIEN LOGRÓ DERRIBAR 3 AVIONES PROPIOS MEDIANTE EL MISIL ANTI-AÉREO

c) por lo tanto (a + b) no logró la superioridad aérea local.

d) FUE DISUADIDO DE INTENTAR UN DESEMBARCO ANFIBIO O ~~no logró consolidar una cabecera de playa mediante Helidesembarco~~ HELITRANSPORTADO. Solamente logró infiltrar elementos del SAS y SBS en el archipiélago, lo que, ~~debe reconocerse,~~ le sería de invalorable utilidad para el planeamiento de las futuras operaciones de desembarco y posteriores movimientos terrestres.

Pérdidas sufridas por el enemigo:

En contrapartida, en este largo e intenso día, la Task Force sufrió las siguientes pérdidas:

- 1 buque clase Sheffield (D-42) (HMS ~~EXETER~~ HMS SHEFFIELD) seriamente dañado cuyo retiro inmediato (del TOAS a Isla Ascensión) para reparaciones mayores se produjo el día siguiente (Anexo)
- 2 fragatas (tipo CLASE AMAZON 21) HMS ARROW y HMS ARDENT dañadas ~~(elaborar, ¿fueron retiradas, reparadas, etc.)~~ (Anexo)
- 1 ~~(confirmar)~~ Sea Harrier derribados (Anexo) Y DOS AVERIADOS.

~~Lecciones para NATO~~

~~(Libro Dr. PORTELA) Elaborar.~~

Decisión emergente del enemigo

Las acciones que el Carrier Battle Group (CAlte. Woodward) había desarrollado ese día contra nuestras posiciones en Malvinas, ~~le~~ habían demostrado A SU CONDUCCIÓN los siguientes hechos principales:

1º) Que las Fuerzas del TOM (en el archipiélago) y la FAS (desde el continente) estaban decididas a luchar enérgicamente, para defen

der ~~nuestras Islas Malvinas.~~ EL OBJETIVO POLÍTICO-MILITAR argentino

2°) Que las defensas argentinas (especialmente en Pto. Argentino (BAM Malvinas) eran poderosas, sobre todo la artillería antiaérea y la aviación táctica (IA58 Pucará y MB 339), con bases en las Islas.

3°) Que las unidades aéreas interceptoras/cazabombarderos de la FAS habían penetrado -desde el continente- su sofisticado y confiable sistema antiaéreo defensivo, en un porcentaje muy alto, no previsto por su comando (ver declaraciones -año 83- de Woodward a Agencia EFE) (Anexo)

Por lo tanto el CAlte. británico tomó las siguientes resoluciones:

1°) Retirar su ~~Carrier Battle Group~~ GRUPO DE BATALLA y demás buques principales de la ~~Task Force~~ FLOTA AUXILIAR hacia el Este, a una distancia tal que le asegurara estar fuera del alcance diurno de nuestros CB.

2°) Aproximar ~~-sólo de noche~~ (cuando la FAS no podía atacar objetivos navales)- buques de ataque para hostigar nuestras defensas con fuego naval ~~nocturno~~ en. EN HORAS DE LA NOCHE.-

3°) Permitir a los elementos SBS/SAS infiltrados, reunir vital información del dispositivo defensivo argentino para la planificación de futuras operaciones.

4°) Requerir refuerzos de unidades navales, ~~y~~ aeronavales (incluidas las unidades de RAF) (Y TERRESTRES) a ~~un~~ su Cdo. Superior (NORTHWOOD), cuya satisfacción era requisito prioritario para la ejecución de futuras operaciones de envergadura.

A su vez el Cte de la ~~Fuerzas de desembarco (Commander Landing Force Task Group - 3 Cdo Brig RM)~~ BRIGADA III DE INFANTERÍA DE MARINA REAL Brigadier (Julian) THOMPSON, como así también el Cte de ~~los buques anfibios~~ LA FUERZA ANFIBIA (Commander Amphibious Task Group) Comodoro Michael CLAPP (Anexo -copiar de la pág 189 - Libro NO PICNIC) tomaron debida nota de los sucesos para sus planes.

<u>Respecto al accionar de la FAA</u>

Sus bondades

UNIDADES DE LA FAA Y LA ARTILLERÍA ANTIAÉREA EN LA BAM "MALVINAS"

• La Fuerza Aérea Argentina, en sus dos principales organizaciones de combate (la FAS y la CATOM) habían logrado: [illegible]

1º) Persuadir al enemigo a retirarse de las inmediaciones del archipiélago, fuera del alcance de sus unidades aéreas de combate, al menos en horas diurnas.

2º) Obligarlo a preveer refuerzos para futuras operaciones de ataque (navales y aeronavales), anfibias y de desembarco, y demorar hasta tanto cualquier otro intento de invasión. Asimismo el ENO tomó conciencia de su -irreparable- deficiencia de detección para su alerta temprana.

3º) Destruir un D-42 [illegible] ARMAMENTO, averiar 2 fragatas y derribar 2 SH.

Es decir, en su bautismo de fuego, la FAA, pese a operar al límite de su radio de acción y con pésima meteorología en sus bases continentales había demostrado su capacidad de lograr la superioridad aérea local y efectuar la interdicción táctica, aeromarítima en nuestras Malvinas, sobre una poderosa flota naval poseedora de la alta tecnología militar ~~NATO~~ DE LA OTAN. Por otro lado había detectado -agudamente- las debilidades del enemigo especialmente su deficiente alerta temprana que aprovecharía en futuras batallas.

Sus deficiencias

• Pero asimismo, la FAA, cobraba conciencia de sus deficiencias operativas. -lo cuál también es un factor positivo-, así se comprobó:

- Deficiencias en la obtención, filtraje e inteligencia de la información operativa (~~Anexo~~ ___) (target information)
- Deficiencias en la información meteorológica en un TO distante. (~~Anexo~~ ___)
- Deficiencias en el sistema VYCA y sus elementos (AAe) componentes, en las Islas Malvinas (~~Anexo~~ ___)
- Deficiencias en el Sistema Conjunto de Comando y Control de operaciones militares (~~Anexo~~ ___)
- INCAPACIDAD PARA PRESENTAR COMBATE AL ENO EN EL AIRE.

- Deficiencias en su propio sistema de comando y control. ~~(Anexo ___)~~

- Comportamiento del personal en tierra ante ataque aéreo ~~(Anexo ___)~~

Sus pérdidas

4 pilotos fallecidos - (1 ~~piloto fallecido~~ MLV en tierra)

1 navegador fallecido

4 aviones derribados

1 aviones destruidos en tierra (MLV)

8 Suboficiales fallecidos

~~conscriptos aeronáuticos fallecidos~~

(~~Incluir BAM Condor~~)

Situación meteorologica

En MLV: un centro anticiclonico (1026 mb) proximo a las Islas, produce condiciones de cielo nublado a parcialmente nublado con SC (a 500 mt a 3000 ?) con vientos leves (10 Kt) del SE, luego variables.- Por la tarde se observaron (satelite) SC y Cu potentes. Visibilidad buena. Ocasional neblinas durante madrugada y primeras horas del dia.-

En el continente: (Elaborar)

CAPITULO II

LA VIGILIA ARMADA (02/20-Mayo-82)

El día 02-May-82

La decisión del CTOAS

. La actitud de la flota enemiga al finalizar el día anterior (01-May-82) (párrafo Cap.I) -de evidente abandono del objetivo desembarco- hacía suponer (al CTOAS) de ARA - una mayor libertad de movimiento por parte de las unidades aeronavales británicas (no aferradas a un desembarco) y por lo tanto la posibilidad cierta (dentro de la estrategia naval) de usar esos medios para el ataque a nuestra flota de mar (dividida en tres Grupos de Tareas - Párr. Cap.I) que se encontraba avanzando hacia la ZET. Esto hizo apreciar al CTOAS una situación táctica desventajosa para nuestra flota y por lo tanto le ordenó ~~(a las hs. - Anexo)~~ la suspensión del avance y retirada a posiciones defensivas más cercanas al continente. Fué así que, a partir de las , los 3 Gpos de Tareas -por orden del Cte de la Flota de Mar argentina-, invirtieron su rumbo y comenzaron a navegar hacia las nuevas posiciones ordenadas.

El Ataque al ARA Gen. Belgrano

. En esta tarea se encontraba el GT 79.3 integrada por el Crucero (Pos 55°18 S 61°47 W) Gral. Belgrano y los Destructores Bouchard y Piedrabuena, cuando, a las 16:24 del día 02-May, fueron atacados fuera de la ZET por el submarino nuclear HMS Conqueror que impactó dos torpedos MK 8 en el crucero ARA - Gral. argentino causándole bajas y averías de gran magnitud las cuales provocaron su hundimiento. (torpedo en el Bouchard que no detonó [illegible] sin impacto)

Apreciación de la FAA respecto al Belgrano

. La FAA mantiene su convicción de que esta operación militar enemiga -fuera de toda justificación honorable de las leyes y costumbres de la guerra- obedeció a una decisión eminentemente política -del más alto nivel del gobierno británico- cuyas causas pueden encontrarse en los siguientes factores:

1°) El interés político-estratégico del gobierno británico de entorpeder las negociaciones de paz que en esos momentos llevaba -con grandes posibili

dades de éxito- el Pte. del Perú -Arq. Belaúnde Terry- con el auspicio oficial (aunque tácticamente encubierto) del gobierno de los EEUU.

2°) La necesidad de provocar un hecho militar sicológicamente auspicioso, ante la opinión pública internacional y especialmente británica, antes de que las noticias del revés militar de las Fuerzas británicas en el Atlántico Sur el día 01-May, (ver Cap.I párrafos) desencadenaran actitudes políticas(oficiales y privadas) en el Reino Unido, desfavorables a la conducción política del conflicto, a cargo de la Primer Ministro. En realidad, la acción sicológica del gobierno británico presentando al hundimiento del Belgrano sin relacionarlo con las acciones inmediatamente anteriores fue mantenida por mucho tiempo después, como un objetivo permanente tendiente a ocultar una verdad histórica que, analizada seremamente, demuestra la importancia decisoria que en todo el conflicto tuvo la batalla del primero de Mayo, donde -afirmamos- Gran Bretaña perdió un destructor D42 clase Sheffield; dos fragatas tipo F21 fueron averiadas, 2 Sea Harrier ~~fueron~~ derribados, (2 intentos de desembarco rechazados) y casi ningun objetivo táctico operacional fijado a la Task Force, fue alcanzado. En síntesis: el ataque a nuestro crucero era una consecuencia del revés operativo que sufrió la Task Force el 01-May-82. Este es el factor que -a su juicio ~~de~~ la FAA- le asigna mayor porcentaje de peso para que se haya adoptado esta resolución -hundir el Belgrano- por parte del gobierno británico.

El ataque de nuestro submarino ARA San Luis

Este Submarino ARA efectúa un ataque con Torpedos SST4, en contacto con el ENO sin producir impacto, el día 01-May.- Informe EMC del 02-May.- (elaborar)

Las actividades aéreas

Durante la noche 1/2 de mayo el Cdo de la FAS trabajó febrilmente para alistar las unidades para lo que preveía sería una nueva e intensa jornada; puesto que aún estimaba -o al menos debía preverlo- que el enemigo podía intentar lograr los objetivos que no había alcanzado el dia

anterior. Asimismo se suponía que el enemigo podría haber desembarcado -incluso en esa noche- mayor cantidad de efectivos y estar consolidando una cabecera de playa.

Por ello al amanecer, las unidades de la FAS había recibido las órdenes preparatorias para las siguiente operaciones predispuestas, que se pondrían en ejecución al ~~recibirse~~ confirmarse la información sobre ~~el~~ los blancos del ENO: ~~(Anexo —)~~:

- BAM GAL . 4 Ellas (12 avs) A4B para AON/T en MLV con REV y 3 BRP/CH c/avión.

  3 Ellas (12 avs) A4B para Ataque cabecera de playa en MLV; REV y CH 3 BRP

  4 Seccs (8 avs A4C) para AON/T en MLV con REV y CH 3BRP.
- BAM SJU . 2 ELLas (5avs M5) para AON/T en MLV con CH 2BRP
- BAM GRA . 3 Ellas (7avs M5) para AON/T en MLV con CH 2BRP
- BAM TRE . 2 Seccs (4 avs MK62) para AON/T en MLV con CH 4BRP
- BAM SCZ . 3 Seccs (6 avs IA58) para AON/T en MLV con CH Nap

El Escdn Fenix

ARR en BAM MLV

BAM CRU - 1 Seccs (2 avs LEAR JET 35). para. DIVERSION - / E y R

Pero el enemigo no se acercó al archipiélago -interesado ahora en los movimientos de n/flota de mar (párr)-y favorecido además por la situación meteorológica (en todo el TOAS y nuestro continente) que ~~le~~ ~~pedirían~~ DIFICULTARÍA todo movimiento aéreo en ese día. ~~El parte meteorológico:~~

E y R: 1 F 27 - TITAN - Dep EPO 08:00 para E y R frente Ba. Bca (Amplias).-

~~02 May~~:

El parte meteorologico: (Aparte, en hojas manuscritas)

~~este dia - 02 May - la situacion meteo fue: (Incluir).-~~

① ~~2-5-82~~. DEP. SJU. a las 18:40 h/s. el SANTO OF/SN, con la misión de Diversion - E y R. al OM. 70 Mn. PTO ARG. TRI. SANTO Nº1 May GONZALEZ/CAP. CEA 6110 - SANTO Nº2 CAP. ARQUES/TEN CABALLERO. Ruta SJU - MLV - SJU - GRA. Z. R - CRU. ARR S/N - 20:00 hs.-

Despliegue de A4B

Este día, el Cdo de Operaciones de la FAA ordena el despliegue de RYD al TOS, de un Escdn de A4B que se ejecuta:

1º) 1a Secc - LVERA - Dep RYD 17:42 Tripulación My DUBOURG - 1Com MARIEL

2º) 2a Ella - LVCMU - Dep RYD ~~20:55~~ 17:55 Tripulación Cap VARELA, ALF MORONI, 1os Ten MAYOR, Ten ROCA -

3º) 3a Ella - LV AFZ - Dep RYD 18:05 Tripulación Cap ZELAYA, Ten ARRARAS
(Verificar si tripulación corresponde a dichas Ellas y agregar los dos tripulantes que faltan.)

las actividades del CATOM

En Malvinas, los hombres del Componente Aéreo, distribuidos en Pto Argentino, BAM MLV, BAM Cdo, Sistema VYCA, restañaban las heridas, analizando y poniendo en práctica las lecciones del día anterior. Así en:

1º) BAM MLV:

a) 16:07/16:17 el AD está bajo alarma roja, por aproximación detectada por CIC, de aviones. El ataque no se produjo. -

c) 21:00/0030 (3 May) el AD sufre bombardeo naval.

b) 14:43 se detecta aproximación (parte

N de la Isla Soledad.- (por su aviso) de helicópteros británicos que se retiran, aparentemente sin aterrizar.-
d) Se comprueba la destrucción de un ECA, en Sapper hill por fuego naval. Operadores s/h (OCAS: E Cap Eduardo GONZALEZ

2º) BAM Cóndor

a) Regresa a esta Base, desde Ba Elefante (BAN Calderón) el 1er Ten FURIOS, en el A- para recabar órdenes.- Posteriormente repliegan a BAM Cóndor

b) Se modifica la posición del PC y de la defensa antiaérea (AAe y radar)

c) Por orden del Cte CATOM se entierra a los muertos gloriosos de BAM Cóndor, en el hipódromo de DWN.- Dice el diario de guerra del Escdn PUCARA "Las bolsas para envolver los cadáveres que consistían en un trozo de plástico gris transparente, se las reemplazó por las bolsas de dormir".-

d) Se comienza a reparar el A-502 (a cargo del My TOMBA) cabina se empareja con plexiglass de otra cabina, con tornillos, se arreglan las perforaciones de chapas con parches y remaches.-

NOTA: Incluir Anexos con informes de Vcom PEDROZO, My TOMBA - Cap VILA - Ten FURIOS - 1er Ten FASANI y Diario de guerra del Escdn Pucará.-

más Ausana

(01-May) por la noche sufrí, a
la pérdida total del
dice: "Ese mismo día causa del bombardeo naval, el camión arctic durante equipo (ECA) completo (el camión pase a hacer relevos cuatro horas). A partir de allí unos días cada uno en el terreno con el Cap LOPEZ hasta el 30-May que nos con el Reg 7 de La Plata) para reforzar las tripulaciones de combate." replegaron al continente

Las lecciones del día:

1º) Importancia del ECA y su operación en un TO. Diseño. Características. Defensa pasiva, etc.-

2º) Análisis de la salida del Ten ARDILES (01/5) y su misión y/o OM. Su procedimiento y dentro en el archipiélago. Consideración de los informes de Com VERA M. y Cap VILA (de BAM Cóndor).-

(Fin día 2)

El Parte meteorológico:

Hasta las 09:00Z las condiciones del tiempo fueron similares a las del día precedente (centro de alta próximo a las Islas) (1026 mb) con intensidad de stratus y SC quebrados, de acuerdo a la foto del satélite. A partir de esa hora comenzó a aumentar la intensidad media y alta por la entrada de otro sistema que se encontraba entre el continente y las Islas, aunque manteniéndose la circulación anticiclónica con vientos leves del sector norte. Hacia el fin del día se observaba intensidad en varias capas.-

El Día 03-May

- El ataque al Sobral

Este buque de n/ARA había sido destacado, el 02-May hora... desde Puerto Argentino, para que explorara la zona marítima (tal) a fin de localizar los posibles sobrevivientes del B-110 (MK62) derribado el 1/May ~~(pára Cap~~ (Ten. Gonzalez y Ten. De Ibañes.) Se encontraba en esta tarea navegando en posición 49°50S/58°37W, a las 00:26 del 03-May, cuando fue atacado por helicópteros británicos (Sea King/Sea Lynx) del Coventry y Glasgow, que impactaron sus misiles Sea Skuas (BAeD Sea Skua ASHM) al tiempo que el Sobral se defendía con sus cañones y ametralladoras de abordo, -quedando severamente averiado- su Capitán y 7 tripulantes fallecidos. Así, dañado y con sus gloriosos muertos abordo, el Sobral enfiló hacia nuestro continente y arribó a Pto. Deseado, dos días después. Los tripulantes del Camberra nunca fueron hallados. - Veamos el relato britanico (libro FAV); (1) Aparte

El Comodoro Somellera (confirmar) HA SIDO CONSIDERADO POR G.B. COMO

Este buque de patrullaje, que navegaba próximo al Sobral, en tareas de detección electrónica, ~~había sido~~ atacado y ~~es~~ hundido por el Link del Glasgow ~~después~~ ~~por los mismos helicópteros~~ (y misiles Sea Skua) que atacaron al Sobral. ~~(Anexo Libro S. Atl. Air War)~~, LO CUAL ES UN ERROR BRITÁNICO (EL BUQUE NO FUE ATACADO) ~~Esta ensa...~~

~~Al menos, el enemigo había descubierto su posición y esta se ha fue intensamente explorada éste día 3 May por el TC-91 para identificar a los buques madres desde donde éstos helicópteros agresores operaban.~~

VERSIONES NO CONFIRMADAS INDICABAN QUE LA NAVE ATACADA PODRÍA HABER SIDO UN PESQUERO DE BANDERA POLACA, QUE EL R.U. HABRÍA INDEMNIZADO. indemnizado.

La situación meteorológica El (día) comienza con el retiro del centro anticiclonico y el pasaje de un frente caliente aprox 06:00 Z, con cielo cubierto con SC y ASt y probables precipitaciones aisladas con mejoramiento (al dorso)

La F.A.S.

La FAS, atesorando su experiencia de guerra, había detectado algunas vulnerabilidades del enemigo aeronaval. Así en estos momentos comprendía, respecto al enemigo que:

temporario y luego empeoramiento, entre las 15:00 Z y 18:00 Z por pasaje de frente frío, con probables precipitaciones con reducción visibilidad. Cielo cubierto con SC, AST y Nb ST, vientos del sector sudoeste, moderados con ráfagas, visibilidad buena, ocasional regular con precipitaciones.-

03-May

(1): "Alrededor de las 0400 Z (del 03-May), ~~alrededor~~ cerca de 70 millas al N de Malvinas, una tripulación del Escdrn 826, en el Sea King HAS. 5 ZA 129 estaba tratando de identificar un buque pequeño, cuando éste les abrió fuego. Era obviamente argentino. El Sea King se retiró a una distancia segura y pidió ayuda. Dos helicópteros Sea Lynx (del Coventry y Glasgow) con un par de misiles Sea Skua c/u fueron despachados al lugar. El helicóptero de Glasgow sufrió falla de UHF y se mantuvo en espera, mientras que el Lynx del Coventry fué guiado por el Sea King. Habiendo enganchado al blanco, se acercó a 8 millas y disparó sus dos misiles en rápida sucesión. Ambos misiles impactaron en el buque y detonaron. Se vieron las explosiones y la nave pareció desaparecer sin dejar rastros. (Aparentemente se hundió)."

1º) No poseía un sistema de alerta temprana eficiente. Nuestros aviones eran detectados a pocas millas naúticas de los destrotores, fragatas o PAL, y siempre que volaran a más de 50 m de altura sobre el nivel del agua. Por lo tanto su arma aérea (las PAC) se dirigirían normalmente a interceptar escuadrillas que volaran a más de dicha altura. Consecuentemente solo podrían interceptar a nuestros aviones de ataque volando razante, por observación visual, no electrónica.

2º) Su armamento misilístico naval (excepto el Sea Wolf, que equipaba solo a las fragatas 22 de 2a generación) ~~a todos sus buques~~) no era muy eficiente ante ataques aéreos concentrados a baja altura. (anexo (Portela-copiar pags. 113 desde "Penetración en las zonas defensivas" hasta pag.117 "Task Force de UK, USA y URSS excluido).

3º) Evitaría aéreas (dentro de nuestro alcance) en horas diurnas a sus buques en general (y sus PAL y escoltas en particular), lo que dificultaría la detección oportuna y reacción inmediata por nuestra parte

Por lo tanto ~~su~~ el mayor interés, de la FAA EN ESE MOMENTO ~~ahora~~, se volcaba en:

1) La detección cierta y oportuna, de blancos navales redituables (PAL y buques de batalla) mediante la exploración aérea, visual y electrónica.

2) La distracción de las PAC defensivas británicas, mediante operaciones aéreas de diversión, efectuadas principalmente con aviones del Esc. Fenix, a fin de desgastarlas y alejarlas de las verdaderas misiones de ataque a objetivos navales, que realizarían nuestros CB (A-4 o Dagger M5) y Bombarderos Livianos (MK62).

3) Una vez ubicados los blancos con seguridad, el lanzamiento masivo de oleadas de aviones (de diversión y ataque) a fin de saturar las defensas aéreas y antiaéreas del enemigo.

Así, la FAS, tenía previstas para este día (y las ejecutó en los horarios que en cada caso se indica), (ante la información del CATOM de que se acercaban buques ingleses al archipiélago) las siguientes salidas:

1º) OF 1150 - 4 A4B - FIERA - CH 3BRP - AON - 15:53 GAL - MLV - GAL 17:33 (Cap. CARBALLO-1er.Ten. VELAZCO-Ten. MAYOR-Alf. VAZQUEZ).

2º) OF 1151 - 4 A4B - TRUENO - CH 3BRP - AON - 16:08 GAL - MLV - GAL 17:24 (1er.Ten. CACHON-Ten. RINKE-Cap. PALAVER-Alf. GOMEZ)

3º) OF 1152 - 4 A4C - OSO - CH 3 BRP - AON - 16:07 SJU - MLV - SJU 17:18 (Cap. CASTELLANO-Ten PAREDI-Cap. CAFFARATTI-Ten. LUCERO)

4º) OF 1153 - 3 A4C - DOGO - CH 3BRP - AON - 16:22 SJU - MLV - SJU 17:17 (Ten. CASCO-1er.Ten. URETA-Alf. MARTINEZ).

5º) OF 1154 - 2 M5 - DARDO - CH 2 Shafrir - Cobertura sobre MLV - 16:49 GRA - MLV - GRA 17:57 (Cap.MIR GONZALEZ-1er. Ten. LUNA)

6º) OF 1159 - 2 MK 62 - LINCE - 4 x 1.000 Lbs - Diversión - 15:40 TRE - MLV - TRE 17:47

7º) OF 1160 - 2 MK 62 - ORO - 4 x 1.000 Lbs - Diversión - TRE - MLV - TRE Cancelada por Tec.

. Asimismo y para reabastecer en vuelo a nuestros A4, salieron nuestros dos KC 130, desde GAL y CRV en el siguiente orden:

1º) 1 KC 130 - KIKO - REV - PCRA (5100S -6500W) 14:17 GAL - PCRA - GAL 17:54 (Tripulación: Com BELTRAMONE - Cap DISTEFFANIS My MENSI)

2º) 1 KC 130 - MAIO - REV - PCRA (5100S - 6500W) 14:39 CRV - PCRA - CRV 18:58 (Tripulación: Cap SENN - My BRIEND)

Es decir que, entre las 15:40 y 16:22 (42 minutos) salieron:

1º) 8 A4B

2º) 8 A4C

3º) 2 M5

4º) 2 MK 62

Total: ~~→~~ 20 aviones de combate y

~~→~~ 2 aviones reabastecedores (KC 130) que reabastecieron a algunos de los 16 A4 en su ruta de ida.

. Pero antes de que esta oleada alcanzara las costas de nues-

tras Islas Malvinas, el Comando de la FAS fue informado, por el CATOM, de que se había comprobado que los buques avistados eran propios (Río Carcarañá, Bahía Buen Suceso, Genoyne y Monsuman), por lo que debió ordenar el regreso inmediato de los aviones atacantes. Si bien se había frustrado una operación (por falta de blancos) se demostraba el estado de apresto y agresividad que poseía la FAS en esos días. De las salidas ordenadas habían decolado (y llegado a las proximidades de Malvinas):

1°) El 100% de los A4B

2°) El 87,5% de los A4C (uno no decoló por TEC).

3°) El 100% de los M5

4°) El 5-% de los MK 62 (dos no decolaron por Tec.)

5°) El 100% de los KC 130.

Busqueda y Rescate

. Este día también, en otro tipo de operación la Fuerza Aérea buscaba ahora al Sobral con 1 F27 (Sierra), 1 DHC-6 y helicóptero Bell 212 (Anexo Mike- Ap.7) y continuaba sus operaciones de exploración y reconocimiento sobre el TOAS con los medios que poseía (T-43; LV-ALF; LV-OMN) mientras que ANA mantenía un Neptune en la misma tarea.

El Escdn FENIX

. También el Escuadrón Fénix estuvo activo este día. Cumplió las siguientes salidas:

1°) 1 LR 35 - LINCE - Diversión - 15:47 GRA - 5330 S - 5400 W - 17:47 GRA (OF 1136) (CAP. JORI / Ten. Felice.)

2°) 1 LR 35 - GANSO - Diversión - 15:34 SJU - 5130 S - 6330 w - 17:13 SJU (OF 1137) (MAY Gonzalez/Cap CEAGLIO).

3°) 2 LR 35 - PERRO - Diversión - 16:07 CRV - 5000 S - 6400 W - 18:01 CRV (OF 1138) (N°1 CAP. ARQUES / Ten. CERIERO. N°2 MAY. FALCONIER / AY. HARVEY. J.)

4°) 1 HS 125 - VERSO - Retransmisor - 15:52 CRV - 5200 S - 5500 W - 17:09 CRV (OF 1139) (Ten. Poggi A. / Alf. MARINI. E./SP. ACOSTA. M.)

Los IA58 continentales

. Finalmente, entre las 10:00 y las 14:30, 6 aviones IA 58, con base en SCZ patrullan nuestras costas continentales sureñas (Anexo)

sigue al dorso

EyR lejana

1°) a las ~~00:45~~ 01:30 dep el TC-91 de PAL a EPO para realizar tareas EyR. Dep EPO 0750 para EyR.- (Ampliar).-

2°) T-43 en EyR a partir 08:20 (Ampliar)

3°) aparentemente se realizan otros vuelos EyR. Incluirlos y asentar resultados.-

4°) El material y tripulaciones de FAA asignados a EPO (se entiende CTOAS) estaban bajo control operacional de FAS (El concepto?)

~~a Ho ... 04 May~~

Si? Super Etendard/ARA

3 SUE (VINCHA) con 2 (LITORAL - RATA entrenam. REV de un KC 130 (matrícula y ~~tripulación~~) entre 09:30 y 09:45 (posición PCRV?).- Esta operación era preparatoria de lo que se desarrolló el día siguiente (04-May-82)

~~el RATA Dep GAL 0840 y luego del REV Arr en CoRA por met. (hora?) y luego se dirige a GAL arr 18:17.-~~

sigue el Carrier Battle Group (en hoja 5)

1) Desde BAM Condor:

1°) Dos IA58 (Cap VILA y Ten RUSSO) ejecutan una salida ROF sobre Ba. Elefante (a su solicitud) con muy mala met.

2°) Se envía a BAN Calderon un helicóptero con personal y material para reparar el A-529 con rueda nariz torcida y enterrada en la pista

~~BAM Malvinas bajo fuego naval~~

El "Carrier Battle Group" (Grupo de A

. Sin embargo el "Carrier Battle Group" intentó este día una incursión fugaz de acercamiento a nuestras costas malvinenses -desde el SE- que fue detectada y seguida por nuestro COE ~~(anexo Fig. pag. 178 Portela)~~ y que estaba integrada por un portaviones (estimado el HMS Invincible) 3 fragatas y 4 destructores y que -sin entrar en nuestro radio de acción- se acercó hasta unas 90 NM de Pto. Argentino (52°50'S/58°00'W), desde allí navegó en alejamiento hacia el NE (51°40'S/55°25'W) sin lanzar ningún ataque.

. A las 22:48 -aprovechando la cobertura que le proporcionaba la noche- el enemigo acerca sus fragatas misilísticas a Pto. Argentino y comienza un bombardeo naval esporádico, sobre nuestro aeródromo.

El Escdn "Pucará" Copias del frente (dorso hoja 4) (1)

. ~~Un día más termina en esta vigilia armada.~~

Accidente de un MB-339 en Malvinas

Las Lecciones (2) al dorso.

1°) Importancia de las operaciones aéreas (E y R) electrónicas (VYCA - COE, etc.) visuales (ROA, A1, etc.) y otros medios para la información del blanco (target information). Análisis de nuestras deficiencias en este conflicto. Estudio y proposiciones para organizar estos medios a fin de proveer la ubicación (localización certera y oportuna) de los objetivos materiales (aéreos, terrestres y navales) a atacar por nuestra aviación de combate.-

2°) Coordinación, Comando y Control de los medios de "información de blancos" en las operaciones conjuntas.

(2) a las 15:06, despegan de BAM MLV dos MB 339 A piloteados por C/C MOLTENI y TF Carlos BENITEZ por orden de CATOM (VAlte OTERO) en ROF sobre un aparente blanco naval (Cn y cohetes) a 60 nm SE de Pto Argentino.- La mala meteorologia (o la ausencia del blanco) hizo que los aviones retornaran a la BAM.- En la aproximación final (a muy baja altura) Molteni alcanzó su novedad, pero BENITEZ rozó un medano ~~lo que~~ perdiendo el control de su avión con impacto posterior e incendio muriendo su piloto.-

Esta operación no estaba en previo conocimiento de los organismos VYCA del archipielago. Solo en el momento del Dep se entera y asienta en su informe: "~~13:00 hs~~ Despegan los Maquis Arsan que tienen misión. El helicoptero CARBON sale y luego al regreso informa que estan bombardeando el aeropuerto, luego confirma que los Maquis han llegado de vuelta y uno se estrella contra un medano, muriendo el piloto en las proximidades y solicitando una ambulancia.

El día 04-May

La situación meteorológica

~~En la mañana (mal tiempo, elaborar) - bajo mínimo, ver QAM GAL GRV y GRA y MLV.~~ Copiar del dorso

La Situación Táctica

La flota enemiga, alejada siempre prudentemente de nuestro alcance, intenta este día una nueva incursión con sus portaviones (el HMS Invincible y el HMS Hermes) y sus correspondientes escoltas (HMS Sheffield, HMS Arrow, HMS Yarmouth, HMS Glasgowm HMS Coventry) con la finalidad de atacar nuestro ADs en especial BAM CONDOR, (Ganso Verde) y destruir sus aviones Pucará (que habían retornado de su despliegue a Base Calderón). Simultáneamente (05:40) se estaba realizando la operación Black Buck II (Vulcan desde Ascensión a BAM MLV), la cual -pese al tremendo esfuerzo requerido para su ejecución (2 Vulcans y 16 Victor tankers)- tampoco logró ~~impactar~~ HACER BLANCO EN la pista de BAM Malvinas (~~Anexo Párrafo~~)

Es decir, el enemigo pretendía repetir -casi identicamente- los ataques del 01-May, pero ahora con objetivos menos ambiciosos (~~ver párr. Cap.~~); solo ataque de desgaste a nuestros aérodromos en el archipié lago.

Pero para nuestra desventaja, sus elementos (SAS/SBS) infil trados ya en la población kelper u operando independientemente, comen zaban a remitir a sus respectivos comandos datos valiosísimos respecto a nuestras defensas y despliegues, tanto aéreos como terrestres y nava les, en el archipiélago y sus alrededores.

La batalla por la información (target information)

Sin duda, a esta altura del conflicto, comenzaba a materiali zarse la batalla por la información ~~(acción psicológica-A?)~~ ~~(inteligencia)~~, en la que ambas partes comprendían que su obtención oportuna, era vital para la plani ficación y ejecución de las operaciones militares consecuentes. La Task Force era ahora consciente de sus grandes deficiencias para la

Una vaguada, con un centro de baja presión al norte de Malvinas, con cielo nublado, con Cu y SC, con claros, corriente del sudoeste - buena visibilidad, ocasional regular con precipitaciones aisladas; zona de alta presión entre las 0600Z y 0900Z; a las 1200 Z frente caliente que se aproxima al N de las Islas produce nubosidad de St y SC.

Frente caliente en 48°S, próximo a las Islas, afecta a las mismas, con nubosidad stratiforme, con techos de 900 mts. Buena visibilidad. Ocasional regular por precipitaciones aisladas.- Vientos leves (10 Kt) del sector oeste.

obtanción de este vital factor: la información oportuna. Al ~~negársela~~ NO DISPONER -por ~~acción de nuestro COE- ...~~ de la información satelitaria y/o electrónica (Big Bird y otros) sobre nuestro continente y espacio marítimo (y aún sobre el archipiélago) complementadas por nuestras acciones de desinformación y contrainformación (COE) solo podían confiar en la búsqueda (relativamente primitiva) por parte de observadores visuales (en tierra, en submarinos, etc) y los elementos electrónicos embarcados de poco alcance; estos últimos a costa de arriesgar valiosos buques en posiciones ~~arriesgadas~~ DE PIQUETE RADAR ante nuestros ataques aéreos. A esto se debió que debieran comprometer acciones peligrosísimas (desde el punto de vista político-estratégico y militar) como fue la de helitransportar elementos SAS a Punta Arenas (Chile) para infiltrarlos en nuestro territorio a fin de lograr información relativa a nuestro despliegue y movimientos aéreos. ~~(ver Cap. párr.)~~

La información propia:

Por su parte, la FAA -que como hemos dicho ... no estaba capacitada para operar en un TO marítimo de tan grandes proporciones ni contra objetivos navales en constante y veloz desplazamiento- también sufría fundamentalmente de esta deficiencia. ~~Sin embargo -estimamos-~~ PESE A ELLO puso SU mayor esfuerzo y, sobre todo imaginación, para resolver este problema vital.

si va → ~~En primer lugar~~ ~~Desde el comienzo del conflicto- instaló el Centro de Operaciones Electrónicas (COE) (Cap.) el cual comenzó a crecer rápidamente, (en equipamiento, organización y funcionamiento) y ya, a esta altura del conflicto, proporcionaba (al Comando y al Control) información segura y ~~oportuna~~.~~ aunque con alguna demora

~~...~~ POR ESCRITO, SE recurrió a disímiles medios aéreos (desde aviones Comerciales argentinos de largo alcance, Privados de gran velocidad y techo y sus propios de Transporte aéreo, Helicópteros, etc) a los cuales reforzó electrónicamente y los empleó intensamente para bus

car y producir la información.

Asimismo ~~En tercer lugar~~ organizó (principalmente en el archipiélago y también en nuestro litoral continenetal austral) una efectiva Red de Observadores del Aire (ROA), bien enlazada y centralizada, que se destacó no sólo en la observación aérea, sino que fue valiosísima para obtener precisa información naval, preferentemente costera, y aún de movimientos y acciones terrestres del enemigo- (~~Anexo~~)

Se disponía también de ~~En cuarto lugar~~ nuestro Sistema VYCA en MLV que centralizaba la ROA en el archipiélago, poseía ~~también~~ como cabecera el radar Westinghouse TPS-43 de FAA y 1 TPS-44 del EA, que le proporcionaba datos electrónicos (navales y aéreos). Toda esta información centralizada y depurada en su organismo madre, el ~~en~~ CIC (Centro de Información y Control MLV) servía fundamentalmente para guiar y actualizar a nuestras tripulaciones de combate -procedentes del continente- e informar constantemente a su Comando el CATOM, quien, a su vez, la remitía colateralmente al Cdo. FAS.

Por su parte ~~En quinto lugar~~, nuestra ARA, poseía dos aviones Neptune, equipados razonablemente y con tripulaciones eficientes para la exploración marítima, que volaron intensamente en estos días y produjeron la información de mayor confiabilidad respecto a la detección de buques enemigos relativamente próximos a nuestro archipiélago, hasta que -agotados materialmente- dejaron de volar a partir del 15 May. Uno de estos aviones fué el que -este día a las 9:30 hs- ubica las formaciones navales enemigas en las siguientes posiciones:

1º) Un grupo en los 52º33'S/57º40'W

2º) Otro grupo en los 52º48'05"S/57º31'05"W

El ataque a un "blanco grande" ~~al Atlantic Conveyor~~

Esta operación aérea, planificada y ejecutada por la Aviación Naval, mediante el equipo avión explorador (El Neptune que detectó y guió la aproximación a la zona del blanco a los aviones misilísticos

SUE) y 2 aviones SUE portando c/u un misil A-S EXOCET AM3 que decolaron a las 9:44 desde GRA, contó con el siguiente apoyo de la FAA:

1° ~~2°~~) 1 KC 130 -RATA- (VCom. PESSANA-Cap. VACCARO-My. GOMEZ) que esperó en PCHA 50°30'S/65°30'W a nivel FL 100 y reabasteció en su vuelo de ida a los 2 SUE (VINCHA) (C/C BEDACARRATZ- T/N MAYORA) DEP GAL 08:40 ARR GRA 13:38 por met, luego GAL. arr 18:17

3° ~~2°~~) 2 M5 (OF 1161) POLLO - CH 2 Shafrir - 3 x 1.300 lts - 10:28 GRA - Cobertura KC 130 y SUE - GRA 11:53 (Cap. CIMATTI - Cap. ROBLES) - Radial GRA 071 entre 100/115 NM FL 20.000/22.000 ft.

4° ~~3°~~) 2 M5 (OF 1163) TRIGO - CH 2 Shafrir - 3 x 1.300 lts - 16:08 GRA - Cobertura Neptune - GRA 17:06 (Cap. MORENO - Ten. VOLPONI)

Luego del reabastecimiento en vuelo los dos SUE siguieron razante a MLV, engancharon el objetivo de mayor tamaño y lanzaron los dos Exocets (hora 11:04), regresando inmediatamente a GRA.

El resultado de este ataque

Esta importantísima operación aérea, que enorgullece a nuestra Aviación Naval en particular (orgullo que como argentinos y aviadores, compartirá y reconocerá siempre la FAA), fue ejecutada y planificada con absoluta idoneidad en todos sus aspectos. Pero -a nuestro juicio- tuvo una explicable deficiencia: la imposibilidad de comprobación de los daños ocasionados en el ataque y el objetivo naval preciso que se batió. Esto es explicable puesto que, en este conflicto, la mayoría de los objetivos materiales, eran buques, desplegados en un área marítima muy alejada, sin testigos visuales o electrónicos confiables (o de información parcial) en cantidades abundantes (más de 100 buques), de gran movilidad y versatilidad etc. Todo esto, impedía, al atacante, comprobar con certeza los daños causados y a cual unidad naval correspondía exactamente. Esta desventaja, para la aviación argentina, se transformaba en una gran posibilidad para el enemigo, reconocido maestro en las técnicas de la acción sicológica, quién por lo tanto sacó

A LAS 09:40 DEP. DE GRA. UN LEAR-JET-35 1°T. BIANCO/ TEN HERRERA. MISION DIVERSION. RUTA GRA-MLV-GRA. ARR - 11:00 S/N.

el máximo provecho de esta posibilidad.

Para el aviador de combate -de la FAA-, que debía ingresar en una intrincada red defensiva (Anexo) ~~que poseía~~ del Carrier Battle Group y llegar -a máxima velocidad y mínima altura- hasta las proximidades de los buques mayores (de ~~valor estratégico~~ mayor rentabilidad) y lanzar su armamento -de caída libre- a solo decenas de mestros del objetivo naval, y, luego ~~de~~ sobrepasar razante al mismo y efectuar el escape, también a máxima velocidad, ~~y con maniobras evasivas bruscas para eludir los misiles que los perseguían~~, existía al menos la posibilidad posterior de evaluar la información fílmica (que producían algunos tipos de aviones) y la impresión visual de los pilotos (ya sea el que atacaba o los que los seguían en ataques inmediatos posteriores) información que, si bien afectada por factores psíquicos y emocionales del piloto, permitían, al Comando, evaluar los daños e identificar con bastante precisión el tipo -al menos- del buque impactado. Aún así, muy pocas veces, pudo confirmarse rápidamente la matrícula del buque atacado.

En cambio el moderno sistema de armas que poseía nuestra Aviación Naval (Super Etendard/Exocet AM3) no exigía el contacto visual (o fílmico) con el objetivo; solo mediante medios electrónicos (un radar de tiro que permitía -a 50 kms- seleccionar, por tamaño, al blanco y registrar los mismos en la inteligencia del misil) la tripulación decidía su lanzamiento -a aproximadamente 35 kms- e inmediatamente escapaban del área. Dicho misil -inteligente- continuaba su vuelo razante evitando algunas de las contramedidas del defensor; sin embargo podía ser engañado y desviado del objetivo seleccionado originariamente e impactar en otro buque o señuelo. Este ataque -del 04 1104 May-82- se produjo en estas condiciones, lo que dió lugar a distintas interpretaciones que cada protagonista elaboró y usufructuó -como es lógico- para su empleo mas reditivo. Analizaremos entonces este formidable ataque en sus diversas versiones:

1º) Del punto de vista oficial británico: (Anexo)

Un "misil" argentino impactó en el HMS Sheffield (destructor tipo 42); se inició un incendio que luego escapó al control de la tripulación. Cuando no había ya esperanzas de salvar la nave, la tripulación la abandonó. Todos quienes la abandonaron fueron rescatados. (Informacion dada por el portavoz del MOD britanico)

2º) Del punto de vista "extraoficial" británico: (Anexo)

Simultáneamente a este anuncio oficial la prensa oral y escrita británica abundó en detalles (sorpresivamente hasta esta fecha los medios periodísticos se quejaban de que la información era escamoteada por el MOD) (Libro Gotcha) con profusión de fotos y relatos que confirmaban la tragedia del Sheffield.

Posteriormente mucho se ha escrito -por autores ingleses- sobre este ataque y todos confirman, sin asomo de dudas, que fué el HMS Sheffield el que recibió el impacto de nuestro Exocet AM3 y este único impacto inició un indendio desvastador que obligó a su abandono y su consecuente hundimiento varios días después.

3º) Del punto de vista naval argentino:

La información producida por los aviadores navales que efectuaron el ataque, a su regreso a la BAM Aeronaval de Río Grande, puede sintetizarse así:

a) Ambos aviones SUE tuvieron ecos claros, en su radar de tiro, de un buque grande y uno chico.

b) Ambos engancharon, en su selector, al grande y dispararon simultáneamente su respectivo misil.

c) No fueron interceptados y regresaron con normalidad a su Base.

d) No confirmaron el impacto.

Posteriormente, ante el anuncio de la BBC y ante ausencia de ataques por parte de la FAA ese día en el archipiélago(ver meteorología), se asumió que uno de los dos misiles lanzados había impactado al HMS Sheffield.

4º) Del punto de vista del EM Conjunto Argentino:

Este organismo, portavoz oficial del Gobierno Argentino, informó ese día:

"Comunicado Nº 23: El EMC comunica que habiendo sido atacado Puerto Argentino por medios aéreos a las 05:30 hs y en uso del derecho de legítima defensa, ordenó una incursión aérea sobre la Fuerza de Tareas Inglesa, ubicada a 60 NM al SE de Malvinas. Dicha incursión se concretó a las 10:50 hs, por medio de una Fuerza Aeronaval que operó con cobertura de aviones de la FAA, con resultados que aún se desconocen".

5º) Del punto de vista histórico de la FAA:

Si bien al principio la FAA recibió entusiasmada la versión británica respecto al objetivo naval batido este día (el HMS SHeffield), a poco fué sospechando el sutil engaño británico y hoy -al redactar este libro histórico en forma oficial- por las razones y pruebas analizadas en el Anexo , concluye en lo siguiente:

a) El Carrier Battle Group -al mando del CAlte Woodward- repitió este día la misma maniobra del día anterior (párr), con la diferencia que ahora navegaba en rumbos contrarios a la incursión anterior o sea de NE a SW (ver fig. 6 libro Portela) y con dos PAL y sus respectivas escoltas ~~[illegible]~~ además, esta vez lanzó sus medios aeronavales sobre el archipiélago (Parr).

b) Los SUE de nuestra aviación naval dispararon sus dos misiles contra esta formación que navegaba, en mar 4 [illegible], en posición 52º35'S/57º33'W.

c) Un ~~Destructor 42 clase Sheffield recibió~~ PAL (HMS HERMES) HABRÍA RECIBIDO un impacto de Exocet, con daños ~~serios~~ en su estructura. ~~e incendio de vastas proporciones.~~ Fué auxiliado por las Fragatas HMS YARMOUTH y HMS ARROW y ha retirado hacia el Este, rumbo a Georgias. ~~posteriormente,~~

~~mientras era remolcado por el "Irishman", se hundió el 10 May-82.~~

d) El Exocet AM3 restante, afectado por contramedidas electrónicas, chaff y señuelos de infrarrojos de la HMS YARMOUTH, ~~se dirige~~ PODRÍA HABERSE DIRIGIDO hacia la HMS ARROW, la cual viró hábilmente y esquivó la trayectoria del misil; el ~~cual~~ misil finalmente ~~impacta en uno de los PAI (posiblemente el Hermes) causando daños de poca magnitud~~ SE PIERDE EN EL mar.

e) Finalmente la FAA está convencida de que el Gobierno británico -mediante un hábil y envidiable manejo de la información- usufructuó este eficientísimo ataque de nuestra Aviación Naval para:

- Velar el ataque sufrido el 01 May (párr)
- Demostrar que Argentina reaccionaba por el hundimiento de n/Crucero ARA Gral. Belgrano ocultando así la verdad histórica que es exactamente lo contrario: nuestro Crucero fué hundido por reacción del Gobierno Británico a nuestro ataque al ~~otro~~ D 42 clase Sheffield el 01-May-82.
- Promocionar con sensacionalismo las virtudes del misil de la empresa Aeroespatiale -socia del Gobierno británico- a un nivel de eficiencia y letalidad que no es tal. (En los años siguientes esta Empresa vendió muchos misiles de este tipo, a un precio 10 ~~[illegible]~~ veces superior al originariamente cobrado a Argentina).
- Desalentar los ataques de la FAA ~~-que no poseía este sistema de armas-~~ con sus arcaicas bombas de hierro, no guiadas y de caída libre, pero que talvez eran ya, las más temibles para la Task Forve

(va en hoja 9)

// Día 4 Cerca del mediodía atacan 3 (tres) Harriers desde el Este; el primero es derribado por una ráfaga de 35 mm de Ejército, cayendo a un costado de la pista. El avión lleva la matrícula KZ - 450 y su piloto es Nick Taylor que muere al tratar de eyectarse.
El segundo avión es alcanzado por el fuego de la pieza Nº5 de 20 mm, se aleja humeando y larga sus bombas de 600 litros sobre la zona Darwin, que no explotan. El tercero, ante el fuego de 20 mm gira hacia el sur largando su carga a un campo vacío.
Este fué un día por primera vez de festejo, pues se había rechazado un ataque aéreo con saldo netamente favorable; no pudieron tirar sus bombas en los blancos y no hubo bajas propias.—

Los ataques de la Task Force

Aprovechando el maltiempo reinante este día en el continente (ver meteo parr) el Carrier Battle Group, en la forma ya explicada, se aproximó al archipiélago y operó, solo con sus medios aéreos, de la siguiente forma:

08:00 Aproximación a BAM Malvinas (previamente atacada por Vulcan 05:33) párraf. .- de 2 (?) Sea Harriers que solo se acercan al AD sin entrar a distancia de tiro de nuestra Artillería Antiaérea. Posiblemente misión E y R para verificar daños del ataque Vulcan.

13:10 Ataque de 3 Harriers FRS (HMS HERMES), a BAM Cóndor, con los siguientes resultados:

- 1 FRS (X2-450) derribado antes de lanzamiento por Ba 35 mm EA. Piloto fallecido (Ten. N. TAYLOR)
- 1 FRS (X2-452) seriamente averiado (Pieza Nº 5 20 mm EA) vira antes de atacar y eyecta bombas sobre zona Darwin (no explotan) Se aleja humeando. Se precipita posteriormente al mar (38 km al SE) y el piloto (~~Ten. W. CURTISS~~) es rescatado.
- 1 FRS tampoco efectúa el ataque y se aleja, desprendiéndose de las bombas sobre un campo próximo. Ver el diario de guerra del Gpo I - Art AAe - Darwin: (al dorso hoja B)

La Operación Black Buck II

Esta misión se concretó a las 05:33 sobre nuestra BAM Malvinas, sobrevolándola con rumbo NNE y lanzando 17 bombas con retardo (de hasta 02:00 hs) que impactaron a 45º de la cabecera 08, pero sin afectar la pista, ~~pero~~ aunque hiriendo levemente a dos conscriptos de EA.

Esta noche fue tranquila para los defensores de Pto. Argentino, la Task Force no atacó en horas nocturnas.

El Aviso Sobral

Lenta y dificultosamente el aviso Sobral -con sus muertos a bordo- navegaba (en posición desconocida dado que no emitía mensajes) hacia nuestro continente.

El día 05-May-82 ——— → mayúsculas

La situación meteorológica

El día comienza con la formación de una onda frontal entre GAL con cielos quebrados, con Cu y SC sobre las Islas; esta onda frontal (dorso

Avistaje del Sobral

. Desde las 08:14 (OF 2503) un F-27 (SIERRA) FAA (decolado de CRV) (Anexo) patrullaba nuestra plataforma atlántica en búsqueda del Aviso Sobral. El avistaje de produjo a las 09:45 a 30 NM al SSE de Pto. Deseado Inmediatamente partió un Helicóptero ByS (H-212) desde CRV que se aproximó al buque y rescató a un herido a quién trasladó al Hospital de Pto. Deseado. El F-27 continuó sobrevolando al Sobral, hasta que éste amarró en Pto. Deseado a las 15:25. Aterrizó en ADO por si era necesario algún traslado urgente, pero al ser internados los heridos en el hospital del lugar, se dirigió a su Base, CRV.

La situación de la Task Force

Según la detección de nuestro COE, el grueso del Carrier Battle Group navegaba (con sus dos PAL y escoltas) en la zona E.SE, a 195 Km de Pto. Argentino. Pero había destacado una Fragata y un Destructor (con 3 helicópteros EAW) en proximidades de Isla Salvaje del Este (61°05'-51°01'S/61°05'W)(Observación de las 13:48), seguramente como piquete radar. Además se reciben noticias -sin confirmar- de que el Pal Hermes, se encuentra averiado y con el ascensor de aviones trabado.

El apresto de la FAS

Pese al mal tiempo el Cdo de la FAS había planificado, por si mejoraba esta situación meteorológica, varias salidas predispuestas. La mayoría tendientes a atacar a los objetivos navales detectados en las proximidades de las Islas Salvajes.

Ellas eran (Anexo):

1°) Desde BAM GAL:

a) OF 1164 (LENTE) 4 A4B para ataque a piquete radar en 52°37'S/

con un frente frío, se desplaza hacia el Este, encontrándose a mitad de camino, entre el continente y las Islas a las 06:00 Z, compactándose la nubosidad sobre las mismas; a partir de las 1200 Z, cielo cubierto con probables precipitaciones, disminución de techo y visibilidad, con el pasaje del frente frío sobre MLV a las 1500 Z, aproximadamente.

a las 18:00 Z se observa el frente frío sobre la parte Este de las Islas que son afectadas con nubosidad de Cu y SC, quebrándose hacia las 21:00 Z, con vientos leves del sector oeste; SC con techo 250 m. y buena visibilidad.-

---

(1)
<u>Las Lecciones del día</u>

1°) Necesidad de información electrónica de radares embarcados y otros medios de detección. Aviones AWACS.-

2°) la aviación de exploración y reconocimiento en la FAA.- El Grupo aerofotográfico. Funcionamiento Dependencia. Desarrollo.-

61°15'W con REV y CH 3BRP.

b) OF 1165 (CANA) 4 A4B para idem - REV - idem

2°) Desde BAM SJU:

a) OF 1166 (TACA) 4 A4C idem - idem - idem -

b) OF 1167 (AJI) 4 A4C idem - idem - idem.

c) OF S/N (POLLO) 4 M5 objetivo a confirmar con CH y 2BRP.

d) OF S/N (CLAVO) idem - idem.

3°) Desde BAM GRA:

a) OF 1163 (TRIGO) 2 M5 para cobertura avión E y R Neptune (ARA) en radial GRA 080 y 300 NM con 2 Shaffrir.

b) OF/SN (PUA) 2 CEAC-DEXBT DIVERSION. GRA-MCU-GRA.

4°) Desde BAM GAL, en alistamiento

a) 8 A4B (FIERA/TRUENO) con CH 3BRP para reconocimiento ofensivo desde 50°30'S/63°00'W hasta 49°30'S/60°00'W

Pero la meteorología -herramienta del Creador, para aplacar los ímpetus de la FAA- no permitió que se ejecutaran estas acciones en este día.. SOLAMENTE LA MISION DE DIVERSION. (PUA 1°CAP. MARTINES/1°TEN. RONCONI - N°2 1°TEN. BIANCO/TEN. HERRERA. (DEP. 14:10/15:35.) GRA GRA

~~El parte meteorológico~~

5°) Desde BAM SCZ:

a) OF 101 - ~~GATO~~ [?] - 2IA58 - EyR Dep SCZ 12:30 Arr SCZ 14:30

b) OF 102 - GAUCHO - 2IA58 - EyR Dep SCZ 1530 Arr SCZ 17:30

El Grupo de EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO

Qué era, desde donde operaba, de quién dependía?

051315 el B707 "Carbon" avistaje 1380NM lateral MDP de dos cargueros y 1 fragata. posteriormente (14:15) ratifica. Se trata de 1 petrolero [1 fragata y 1 posible sub. en superficie]

(1) Dato hoja 1

El día 06-MAY-82 → titulo al medio (otra hoja)

Apreciación sobre el enemigo

A esta altura de las operaciones y ante la aparente inactividad bélica del enemigo, nuestro Estado Mayor Conjunto apreciaba, con justeza:

"El enemigo trata de recomponer el poder aéreo de su fuerza de ata "que (en realidad 4 Harriers habian sido derribados por nuestra

"A Ae. y varios más seriamente averiados).

"La llegada de un mercante y un buque de asalto anfibio con tropas "permite suponer la intención de ejecutar un asalto masivo, en el "que se debe incluir la participación de los buques tipo SIR ini- "cialmente.

"Reunión de medios de Ascensión confirman capacidad de G.B. de ope "rar ofensivamente entre 08/15 May sobre Malvinas".

El COMIL ordenaba ejecutar exploración aérea lejana sobre ruta aproximación Ascensión y también sobre proximidades de Georgias.

La situación meteorológica

Sigue una capa nubosa extensa asentada sobre la superficie que mantiene condiciones IFR en el TOAS. - Veamos QAM IND 18:00 330/12 3Km LLZ 8 St 300 1008. - 5/4.-

Las actividades de Transporte Aéreo de la FAS

El puente aéreo CRV-MLV se había interrumpido a partir del 1º de Mayo por las siguientes razones principales:

1º) La actividad ofensiva enemiga en las proximidades de MLV con ataques aéreos y fuego naval al Aeropuerto e intercepciones aéreas por parte de las PAC británicas.

2º) La situación meteorológica reinante desde dicha fecha.

Pero los heróicos defensores del archipiélago urgían al CTOAS la satisfacción de sus necesidades operativas. En especial:

1º) Recuperación de heridos

2º) Refuerzos críticos para la defensa

3º) Apoyo moral

Por ello la FAA debía esforzarse ahora en reiniciar sus vuelos de transporte aéreo al archipiélago -único medio de comunicación remanente- y hacerlo en las condiciones más críticas (con oposición anti y contra aérea enemiga, en un aérodromo discapacitado y con mal tiempo). Esta fué una tarea más que se agregé al EM de la FAS, bajo cuyo comando operacional (provenientes del CAT) se asignaron los Hércules C-130 que

cumplirían estas misiones.

Así fué que, este día, la FAS previó el envío de 2 C-130 (TIGRE Y PATO) que decolarían desde CRV, escalonadamente arribarían a BAM MLV y en ese orden regresarían. Para su protección la FAS concibió:

1º) Dos operaciones de diversión con aviones LR35A del Esdn Fénix

- OF 2020/1 - PARDO - 13:23 CRV ascenso a FL 300 hasta 5400S/ 61°00W - descenso con Rº 070°,a FL 50, luego Rº 180°10' luego Rº 270° a 63°00'W y ascenso a FL 200 hasta 70 NM GRA descenso FL 60 y ARR GRA 15:07 S/N. CAP. BUIRA/CAP PANE.

- OF 2020/2 - PARDO 2 - 15:34 CRV ascenso a FL 250 hasta 52°45' S/61°00'W descenso con Rº 09 a FL 50 luego Rº 000 5' luego Rº 270 a 63°00 W ascendiando FL 200 hasta 90 NM GRA, luego descenso FL 60 y ARR GRA 17:21 1ºTen. BIANCO/Ten. HERRERA

- OF - 2020/3 PARDO 3 CAP. ARQUES/Ten. CERCEDO (CRV-MLV-CRV)

2º) Una operación de E y R con avión Neptune L 188 (RUSO) de ARA que realizó búsqueda electrónica de buques en superficie sobre la ruta de los C-130

La ejecución

El C-130(TIGRE) TC-65 (Com.MARTINEZ-VCom. VIANNA-Cap. VALLE-Cap. CERRUTI-S.P. RAZZINI-C.1º ORTIZ-S.Aux. NAZZARI-S.Aux. MARNONI) decoló de CRV 12:00 y navegó hasta lateral SCZ desde donde efectuó el cruce a MLV, aterrizando en BAM MLV a las 15:50, descargó abastecimientos (anexo), cargó 8 heridos y decoló de MLV a 16:25 arribando S/N a CRV a las 18:35. El otro C-130 (PATO) TC-68 despegó a 17:40 de CRV (cuando ya volvía el TIGRE) pero fué ordenado a regresar por el Cdo FAS. por met.-

La exploración lejana

Si 060940 confirma avistaje 1 petrolero, 1 fragata T 21, un submarino (elaborar - ampliar)

Los ecos falsos de MLV

Incluir narración VCom. ARANDA (en Anexo fantasmas en MLV)

Los Pucara en el Archipielago:

al dorso

Una de las preocupaciones del EM del TOM, era la sospecha de que el enemigo hubiera desembarcado grupos SAS (SBS) en Isla de los Leones, tiramos. Entre las operaciones aereas que, normalmente en ROF se realiza son este dia, cabe destacarse:

a partir
- 0800: 3 Helicopteros PUMA (BOBINA) de MLV
- ~~0800~~ 1 T 34 (ARTICO) de MLV
2 IA58 de DRW (PATRIA)
3 IA58 de DRW (GAUCHO)

(Ampliar detalles (horarios, tripulación, objetivo, informe misión) de los IA58).-

La planificación de combate de la FAS

Pero a medida que el tiempo transcurría y exprimiendo una y mil veces la reducida experiencia de guerra obtenida el 1º de Mayo y, por que no decirlo, sintiéndose a cada instante con mayor capacidad de enfrentar al enemigo, la FAS ampliaba su esfuerzo potencial día a día. Esto lo demuestran los documentos de previsión (Planificación diaria incluida en los anexos) que elaboró en cada oportunidad. Sólo necesitaba

1º) Mejor meteorología

2º) Precisa información de los objetivos navales (en este caso) a batir.

Así, las previsiones para este día (Anexo) eran de 69 salidas, coordinadas con mayor precisión ya que serían controladas por un OCAT (Oficial Control Aéreo Táctico) en vuelo:

1º) Para apoyo de fuego cercano (había indicios de un helidesembarco británico en la Isla de los Leones Marinos) estaban previstas las siguientes salidas, en horarios a confirmar; con alistamiento a 5 minutos a partir 060815 May 82:

a) OF 1166/7 (FIERRO/TUCAN) 8 M5 CK y 2 BHP 500lbs desde SJU

b) OF 1168/9 (FIERA/TRUENO) 8 A4B CK y 3 BHP con REV desde GAL

2º) Para ataque a Objetivo naval -AON (Buque estimado en 51º08'S/62º27' W):

a) OF 1170/2 (TEJO-BARON-CHANGO) 12 aviones (A4C/A4B/M5) atacando con intervalos de 2' entre escuadrillas a partir 16:45.

3º) Para cobertura aérea y diversión:

a) OF 1173 (AGUILA) 2 M5 con 2 Shaffrir para sobrevuelo Pto. Argentino FL 300 en enlace CIC MLV.

4º) Para reconocimiento ofensivo y AON en probables buques 5/8 NM al Sur BAM MLV:

a) OF 1175 (PUMA) 4 M5 con CK 2 BHP con horario previsto sobre el OM 14:00/14:05 a confirmar antes puesta en marcha.

5º) Para ejecutar una oleada de ataque masivo a buques (en caso de que

el Carrier Battle Group entrara nuevamente dentro de nuestro radio de acción):

a) 2 Ellas (OF 1181/2) COBRA/PITON compuestas por 5 M5 con 1 bomba 1000 lbs. y cañones que atacarían al objetivo naval (a confirmar) a la hora H. -operando desde la BAM GRA.

b) 5 Ellas (OF 1183/7) TORO-GLOSTER-PALO-POKER-CORAL- compuestas de 8 A4C con 1 bomba de 1000 lbs c/u y cañones y 6 M5 con 2 bombas BRP y cañones c/u, atacando al ON a designar a la hora H+5 los A4C y H+10 los M5 operando todos desde la BAM SJU

c) 4 Ellas (OF 1188/90) 8 A4B (TEJO-MORRO-MATE) con CÑ y 1 bomba 1000 lbs. c/u, atacando a la hora H+30 y operando desde BAM GAL.

d) 3 Ellas (OF 1191/3) (NENE-OSO-PUMA) con CÑ 1 bomba 1000lbs c/u atacando a la hora H+01:00.

Pero el hecho de que el enemigo permaneciera fuera de nuestro alcance y de que continuara el mal tiempo, impidió la ejecución de lo planificado. De cualquier manera esta gimnasia del comando (en cuanto a sus tareas de información, inteligencia, control, planificación y comunicaciones) y de las unidades aéreas y logísticas dependientes (que entraban y salían de estados de aprestos y alistamiento continuamente) permitía a la FAS ir elevando su nivel de capacidad operativa y mantenía muy alta la moral de su valioso personal. Esto se demostraría -para asombro del mundo- varios días más adelante, cuando el enemigo -ya reforzado y presionado políticamente- tuviera que intentar el desembarco.

Ascensión Island

Este día arriban a esta Isla, en vuelo directo desde el Reino Unido, 8 aviones Sea Harriers y 3 Harriers FRS 1, requeridos por la Task Force para recomponer su arma aérea en el Atlántico Sur. También este día zarpa desde Ascensión el buque Atlantic Conveyor con importantes refuerzos materiales (Anexo).

Las Lecciones del día

al dorso

1º) la interdicción estratégica sobre el mar. Su vinculación con la EyR similar. Posibilidad de equipamiento ofensivo a aviones EyR lejano. - B 707/Exocet

2º) las operaciones de Transporte aereo. Revisión de la doctrina de FAA y conjunta para estas operaciónes a la luz de la experiencia Malvinas. -

El día 07-May-82 — título al medio — (en mayúscula

Los refuerzos para la Task Force

El enemigo aumenta el flujo de aprovisionamiento a su flota en el Atlántico Sur. Los refuerzos no solo salen de Ascensión sino que también son canalizados en navegaciones paralelas a las costas sudamericanas del Pacífico e ingresan a través del Cabo de Hornos. Este día se detectan , entre otros, parte de una fuerza anfibia y logística que a las 20:45 se encuentra (nuevo mapa) en 35°40'S/30°30'W con R° 210 y 12 Kt de velocidad. Asimismo, se detectan formaciones navales en proximidades de Islas de los Estados. TAMBIÉN SE COMPROBÓ QUE AVIONES C-130 DE LA RAF LLEGABAN AL SUR DE CHILE POR LA RUTA ISLAS FIDJI-ISLA DE PASCUA, CON LA COLABORACIÓN Y APOYO DEL GOBIERNO TRASANDINO.-

La actividad de la FAA

La FAA, con sus distintos comandos operacionales y demás organismos de apoyo dependientes tanto en nuestro continente como en el Archipiélago, permanecía en la más tensa expectativa respecto al accionar del enemigo. Las apreciaciones de inteligencia del más alto nivel confirmaban la capacidad de la Task Force (veloz y profusamente reforzada) de iniciar un desembarco en fuerza, en cualquier momento sobre nuestras Islas Malvinas. Y la meteorología, en estos días, favorecía esa capacidad, negándonos o dificultándonos grandemente nuestras posibilidades aéreas de repeler el mismo.

Por ello, la FAA este día, intensificaba sus esfuerzos tendientes a conocer los movimientos británicos dentro y fuera del TOAS. El grueso de su atención se volcaba en las actividades de E y R que cumplía con sus B 707 (en alta mar) y los Lear Jet (del Escuadrón Fénix) en el litoral marítimo más cercano. Lo mismo sucedía en nuestra Armada que poseía aviones Electra y Neptune en patrullaje marítimo. Respecto al E y R lejanos un B 707 cumplió este día un vuelo al Este (matr. y trip.) de EPO hasta los 40°S 34°W -donde habían sido avistados buques los días anteriores- y desde allí a Georgias (50 NM antes) y regreso, sin obtener datos significativos.

Sin embargo un avión Electra de ARA avistó visualmente, alrededor 15 hs, a 5 unidades navales de superficie a aproximadamente 80 MN al SE de la Isla de los Estados. La FAS, previamente, había realizado algunas operaciones de diversión sobre las proximidades de MLV; a saber:

1°) OF 2034 (PUA) 1 LR35 desde CRV en vuelo ABA hasta 53°12'S/60°10'W y regreso GRA. Dep 10:22 - ARR 12:15 Cap. Arques/Ten. Cercedo.

2°) OF 2035 (TORO) 1 LR35 desde SJU en vuelo ABA hasta 53°45'S/60°10'W y regreso a GRA. Dep 10:09 - ARR 12:17 (May. Gonzalez/Cap. Ceaglio).

Además, vuelos de Exploración cercanos (Zona R y Zona V) (Anexo situacion Flota britanica - COE.-):

1°) OF 2037 (LEON) 1 LR35 desde GRA - zona R- SJU. Dep 14:47 - ARR 17:00 1°Ten. Acosta/Ctf. Redonda.

2°) OF 2038 (RUSO) 1 LR35 desde GRA - zona V- SJU. Dep 14:47 ARR 17:10 May. Gonzalez/Cap. Ceaglio

~~3°) OF 2032 (DARDO) 1 LR35A desde GRA - zona L- GRA. Dep 16:45 ARR 18:45~~

(a efectos de confirmar el avistaje del Electra (párr).

Pero el avistaje no es confirmado pese a haberse previsto el ataque a los mismos por aviones SUE (ARA) para lo cual la FAA puso en el aire (19:08), al SE de Cabo Virgenes (FL 200) bajo control del CIC GAL, un KC-130 (KIKO) a efectos de REV a los SUE. Además 4 MIII permanecen en alerta a 3' en la BAM GAL bajo control de dicho CIC. Asimismo la FAS ordenó una nueva salida de diversión de 2 LR35 que se realizó -ya de noche- desde GRA (20:14) y se dirigió a la zona de los presuntos buques (5400S 6630) regresando posteriormente a CRV (22:10). Cap. Buira/Cap. Pane 1°T Bianco/Ten. Herrera.

Esta información de los 5 buques produjo además una serie de medidas defensivas respecto al despliegue de la FAS en el continente

- se ordenó la dispersión y refugio de los aviones en las distintas bases
- se alertó a la artillería antiaérea
- se replegaron (nocturno) 3 M5 de GRA a CRV

Finalmente el KC 130 (KIKO) que se mantenía en el Punto de reabastecimiento ordenado y que también efectuaba exploración electrónica

/

(x) a medida que avanza el día, se produce niebla y 8 st 150 m.- Luego, a partir de 16:00 hs aumenta el plafond hasta 350 m (17 hs). A partir de esta hora comienza a reducirse visibilidad y techos.-

sobre el mar, confirmó, a las 00:10 del día siguiente los siguientes ecos:

1º) 50 25 S 68 00 W

2º) 49 00 S 66 30 W

3º) 48 40 S 66 35 W (dos ecos)

Pero los ecos se dirigían a NE, seguramente a la zona TRALA (párr.), donde permanecía el grueso de la Task Force.

El puente aéreo

Este día de sobresaltos finalizaba sin haber podido concretarse ninguna operación ofensiva. El saldo positivo, sin embargo, lo representaban los dos C 130 (TIGRE y ~~PUMA~~ PATO) que, mientras tanto, habían roto una vez más el bloqueo inglés sobre Malvinas, llevando y trayendo -en puente aéreo- preciosa carga y demostrando nuevamente el alto grado profesional militar de nuestros aviadores de transporte.

- KC 130 (TC-65 ~~TIGRE~~) Dep CRV 10:40 ARR MLV 13:45 Dep 14:17 ARR CRV 1645. Trip.
- KC 130 (TC-68 PATO ~~PUMA~~) Dep CRV 09:30 ~~12:42~~ ARR MLV 12:15 Dep 1245 ARR CRV 15:15

El QAM de Pto. Argentino0

07:00 Visibilidad 5 Km, 8 SCu; Temp. 5 pto rocio 4 Viento 330º 05 KT (X) dorso lineas

Tripulación. My DOMINGUEZ. Vcom REGUEIRO. My VALDECANTOS. SP (R) BILL. SAux GODOY. CP CARDENAL SAux DE ROBLES.- (Anexo detalle carga.- 14.500 Kg)

Tripulación: Vcom DEMARCO; My MACLAY; Vcom SPERANZA; Cap MARTEARENA; SAux FARINA; CP RULLI; SM CASTILLO, SAux CORTES.- (Anexo detalle carga - 14.500 Kg.)

Las actividades en el TOM:

1º) Desde BAM MLV se efectúa un Reconocimiento en helicóptero (Cuál? con quien?) sobre area de BRENTON LOCH / Establecimiento San Carlos. Entre 0800/1200 hs.- Se detectan 10 cascos.- (Ampliar)

al dorso →

2º) un ROF por parte de 1 IA68 (de donde?) zona?) Ecupulación?) que ARR, (adonde?) 12:30. Uorcolades?.-

Las lecciones del dia

1º) La Exploración y Reconocimiento. Su necesidad vital para el planeamiento de operaciones aereas.- Estudio y proyecto de un Manual especifico y conjunto.-

El día 08-May-82

Los movimientos de la Task Force

El grueso del Carrier Battle Group maniobra en la zona TRALA, sin acercarse mayormente a nuestro archipiélago y mantiene adelantados al Norte de la Isla Soledad al D42 HMS Coventry y la F21 HMS Broadsword, como en días anteriores.

Pero, al comando argentino le sigue preocupando, los movimientos navales enemigos que se realizan al SW de Malvinas, entre éstas e Islas de los Estados. Hubo indicios ciertos este día (anexo)(16:00 hs) de la aproximación de un PAL en ésta zona. ~~Probablemente fué el Hermes para lanzar el S_ea King (parr)que aterrizaría en Pta. Arenas (Chile)~~.

Asimismo el otro portaviones, al E MLV (radial 090) y a más de 100 NM lanza algunas PAC (a partir 08:35) a niveles altos (FL 100/300).

La meteorología en Malvinas.- Al amanecer llovizna y baja visibilidad (400 mts) ~~en la~~ mañana nublado (6 STC y AC). Al mediodía mejora visibilidad y cielo parcialmente nublado despejándose en la tarde. Al anochecer vuelve la neblina.-

Las actividades de la FAS en el continente (elaborar)

Con la situación del enemigo descripta y la planificación que su EM perfeccionaba y completaba desde hacía 3 días, la FAS esperaba su oportunidad. Este día tampoco le fue propicio, el enemigo permanecía alejado y solo incursionaba -dentro de nuestro radio de acción- en forma esporádica y en puntos distantes entre sí, la meteorología (como se vió) tampoco le permitía libertad de acción. Así la situación, la FAS ejecutó este día:

1º) 2 salidas de M5 (~~PLATA~~ AGUILA) (Tripulacion ?) con CN y Shaffrir desde BAM GRA - Dep 11:45 que sobrevolaron las Islas desde las 12:13 arribaron a la vertical de Pto. Argentino a 12:29 a FL 300 y regresaron a GRA (13:34 Arr). Su objetivo

era de diversión (Provocar despegues de PAC).

2°) Simultáneamente el Escuadrón Fénix ejecutaba aproximaciones a la s Islas con sus Lear Jet, con el mismo objetivo:

a) un LR35 (TORO) desde GRA 10:35 - MLV 11:15 - GRA ?

b) un LR35 (PUA) desde GRA 11:41 - MLV 12:00 - GRA ?

c) Dos LR35 (PUA) desde CRV 14:35 - MLV - CRV

d) Dos LR35 (CARDO) desde GRA 15:58 - MLV - GRA

e) un LR35 (PLOMO) desde GRA 15:36 - Zona L - CRV

f) dos LR35 (LEON) desde CRV 14:47 - Zona R y V - SJU

3°) Dos cruces (puente aéreo) de C-130 (PICO/LANA) a MAM MLV despegados 18:15 de CRV que arriban a nuestro AD MLV a las 21:37 despegando nuevamente de regreso a CRV a las 21:51.

Sin embargo no se observó reacción operativa del enemigo, por el momento.

Otras acciones

Al filo de la medianoche (01:00) Malvinas informa que dos buques grandes (desde el radial 200° a 12 Km) efectúan cañoneo naval sobre el Sector Plata (Radar FAA y alojamiento Moody brook).

El CAE recibe un Mje de CFT 5050 (ARA) informando que ARA SOMELLERA y ARA Bahía Paraíso se dirigen a USU, por lo que no habrá estación B y R de superficie por 48 horas.

Triquiñuela FAS

La FAS (ante el cañoneo naval nocturno) intenta una ~~treta~~ triquiñuela (~~triquiñuela)~~ operativa: Lanza desde CRV 2 Lear Jet LR35 (NACAR) (OF 2045) rumbo a MLV. Despegan 01:06 CRV y arriban a la Isla a las 02:36 observan los fogonazos y regresan posteriormente a CRV. Aparentemente consiguieron su objetivo disuasivo pués a las 02:48 cesó el cañoneo naval y nuestro CIC detectó el despegue, a la misma hora, de una PAC británica que se dirigió a Malvinas (lanzó una bengala amarilla y regresó al PAL). Esta operación propia (ahora PICO) (OF 2043) se repitió a las 06:00 desde GRA, que sobrevoló

N° 1 1er Ten. BIANCO / Ten. HERRERA
N° 2 Cap. BUIRAS / Cap. PANE

N° 1. My. CARDOSO / Cap. GONZALEZ
N° 2 Cap. DORI / 1er Ten. WILLIAMS.

⑧ En el Archipiélago.

A las 10:09 un IA58 - ZORRO efectúa RCF al sur BAM MLV. (averías tripulación y se operaba de DWN).-

DOS CRUCES

nuevamente dos C-130 realizan un cruce exitoso:

1º) TC 65 - LANA - Trip. My VELIZ, Cap VILLEGAS, My VALDECANTOS, CP SEGOVIA CP CONTIGLIANI, SA TULIANI, SAux PUIG. Dep CRV 1830 - Arr MLV 2137, Dep MLV 2151 Arr CRV 00:15. Carga 13.750 Kgs Pax 20.-

2º) TC 68 - PICO - Trip.: My PALAZZI, Vcom SANCHOTENA, SAux ROMERO, CP TORRES SP AREVALO, SP SANCHEZ Dep CRV 1800 - Arr MLV 20·50 - Dep MLV 21:10 Arr CRV 2340. Carga 14.400 Kgs Pax 16.

y perseguido por PAC (80 nm de MLV),
MLV a las 07:15 regresando a GRA 07:30.

Se incorporan al Gpo E y R dos nuevos aviones TS60 (Aero Star 600) en SCZ (Platino) y en GAL (Langosta)

(x) El día 09-May-82 → título al medio (otra hoja)

Amanecía un día, Domingo, de incógnitas respecto al accionar enemigo y sin variantes positivas en la meteorología; en las proximidades occidentales de nuestro archipiélago y cubriéndolo hasta su límite Este, existía una gruesa capa nubosa de NS y ST bajos, sin claros y con precipitaciones aisladas, aunque intensas, que reducían la visibilidad con techos de 10/20 mts. sobre las olas. En los Aeródromos del Continente

(elaborar)

La situación en la madrugada

La información obtenida durante las últimas horas del día anterior y los sucesos nocturnos (cañones/PAC) inducían a apreciar, al EM de la FAS que este día la Task Force, se lanzaría sobre el archipiélago. Además se tuvieron noticias de un ataque nocturno de helicópteros a Darwin, y de avistajes (radar MLV)(04:40hs) de ecos en el canal Fitz Roy (aparentemente lanchones desembarco). Posteriormente (06:00 hs) se detectaron dos ecos grandes en radial 170º de MLV y a 15 NM de distancia.

Alerta de la FAS

A las 02:35 el Cdo de la FAS ordena el alerta -a partir 07:30- a 30 minutos, de 12 aviones A4B de BAM GAL y 8 aviones A4C de BAM SJU, mientras pule la planificación detallada de sus salidas predispuestas. Había previsto también la operación de un OCAT en vuelo que dirigiría las operaciones aéreas sobrevolando (HS 125 CHITRO) (~~Anexo~~) las inmediaciones occidentales de Malvinas y que tenía autoridad

para modificar los objetivos (u horarios) de las misiones lanzadas desde el Cdo FAS.

A las 05:10 informa MLV que hay un buque entre los radiales 080/090, otro entre 190/200 y muchas barcazas a unos 10/15 kms al sur de la costa a la altura de Pto. Fitz Roy. Se alerta entonces a un KC 130 a partir de las 06:30 y se planifica el punto de reabastecimiento aéreo (50°00'S/65°00'W) para las Ellas alertadas, ~~a partir 07:30~~. (ver.). Se dá la orden de alerta para los MIII en CRV a 15' a partir de 07:30. A las 05:55 MLV nuevamente informa que los ecos anteriores han desaparecido pero confirma 2 ecos seguros en radial 170° acercándose aparentemente para un nuevo cañoneo naval sobre Pto. Argentino. El enemigo sin dudas, está efectuando engaño electrónico sobre el radar Malvinas y además serias interferencias sobre el mismo que por momentos ciegan ("empaste") sus pantallas.

La FAS tantea

A las 06:45 despega de GRA la primera misión diurna de diversión (y exploración) con aviones LR35 que tienen por objetivo hostigar (con su presencia y accionar electrónico) al enemigo y detectar su ubicación y reacción. Era la misión 2047 (Anexo) 2 LR35 (PICO) que se dirigió al archipiélago hasta 80 NM de Pto Argentino. En esta posición el CIC MLV les ordenó regresar pués tenían en pantalla una Ella de Harrier que se dirigían a interceptarlos. Así lo hacen. Los Harriers los persiguen por 30 NM y abandonan. Los picos ascienden a FL 400 y regresan a GDE aterrizando a 08:32.

A las 16:06 (Anexo) Dep SJU la misión Fénix 2049 (2 LR35 PEPE) con el mismo objetivo con ruta GAL-MLV. A las 10:30 FL 350 hizo contacto con CIC MLV, en posición 51°30'S/58°30'W. En esta posición el numeral 2 alerta sobre la presencia de una estela. Se abre la formación (iniciando un descenso) y observan el pasaje de 2 misiles con una tra-

FENIX.OF.

Nº1 May. GONZALEZ / Cap. CESGLIO
Nº2 1er Ten ACOSTA / Mj. REDONDO.

yectoria casi horizontal. El CIC MLN no tenía en pantalla ningún móvil aéreo por lo que se estima fué un misil antiaéreo lanzado desde algún buque (Coventry/Broadswoord). Descenso brusco y regreso a SJU donde arribaron S/N, ambos aviones, a las 12:57.

Posteriormente, a las 11:45 ingresa al área MLV la misión 2048 (NACAR), demorada por met en CRV y con un solo avión (el otro tuvo fallas mat antes del despegue) (Anexo) e ingresa a la zona, bajo control CIC MLV, por el radial 300º. Pero a 50 NM de MLV el radar le ordena (Anexo , informe VCom. Aranda), (51º21'S/5900W) vire a la derecha... cierre...cierre (en el viraje de 60º de inclinación perdió más de 4000 ft) y el piloto vió pasar nítidamente próximo a su cola, un misil antiaéreo. Ya no había dudas de que en las proximidades existían buques misilísticos. El avión regresó a SJU y aterrizó s/n a las 12:10.

Los Fénix de GRA realizan ahora una nueva misión (mismo objetivo) la 2050 (PICO) despegando 10:28 e ingresa a MLV (14:35) a FL 400 y regresa a GRA s/n a las 12:14. No encontró reacción alguna.

Del análisis de estos vuelos el Cdo de la FAS apreció:

1º) que existían buques misilísticos/piquete radar en
   a) radial 330º a 30/40 NM Pto Argentino
   b) radial 215º a 20 NM Pto Argentino

Nº1 Cap. Buira/Cap Pane
Nº2 1ºTen. Branco/Ten Herrera.

2º) que la meteorología en MLV (Pto Argentino) mejoraba significativamente; a las 12:45 se veía el sol y existía bruma sobre Pto Argentino.

La FAS intenta golpear. Sin embargo, el Cdo FAS

~~Pero~~ no sabía que esta mejoría se daba solo en las inmediaciones de Pto Argentino; el resto del TO permanecía en realidad en condiciones bajo mínimos. Pero era tanto su celo que alrededor de las 12:00 decidió efectuar un ataque a estos objetivos navales detectados, ~~pero~~ aunque sin mayor precisión de blanco y así: (Anexo mapa)

1º) 12:48 decolaVOCAT (CHITRO) (Anexo) que controlaría la operación OF/2051
HS-125-708.

Nº1 Cap. Arques/Ten. Cercelo. Ten Dominoves
Nº2 Cap. Martinez /Ten. Casado.
HS-125 — Ten. Poggi . Alf. Ybarient — Sº. Acosta. OCAT Vcom. Quiroga

2º) 13:25 decoló de SJU (OF 1174) la Ella TRUENO, 4 A4C CH y 1 x 1000 lbs (Cap. GARCIA-Ten. FARIAS-Ten. CASCO-Alf. ISAAC)

3º) 13:43 decoló de SJU (OF 1175) la Ella PUMA 4 M5 CH y 2 BRP 500 lbs (My. SAPOLSKY-1er.Ten. SENN-Cap. DIAZ-Ten. CALLEJO)

4º) 13:45 decoló de GRA (OF 2052) dos LR35 (PUMA) diversión y apoyo navegación M5. ARR GRA 15:21 Nº1 Cap. Burns/Cap. PAME - Nº2 1Ten Blanco/Ten Herrera

5º) 14:35 decoló de SJU (OF 1177) la Ella CONDOR 3 A4C CH 1 x 1000 lbs (Cap. CAFFARATTI-1er.Ten. VAZQUEZ-Ten. LUCERO)

6º) 14:50 decoló de SJU (OF 1178) la Ella FORTIN, 2 A4C CH 1 x 1000 lbs (1er.Ten. URETA-Ten. PAREDI)

7º) 15:10 decoló de SJU (OF 1176) la Ella JAGUAR a M5 CH y 2 BRP (VCom. VILLAR-1er.Ten. ROMAN-Cap. DI MEGLIO-Ten. AGUIRRE)

Además desde las 11:25/55 estuvieron en el aire los dos KC 130 (reabastecedores) en espera de los A4C y en tareas secundarias de E y R (ÑATO y MARTE) hasta las 18:15 ÑATO ARR SCZ y 18:03 MARTE ARR CRV.

Pero el éxito de este digno esfuerzo fué nulo, incluso desventajoso, pués: (Anexo Informe FAS) (Anexo Inf. CHITRO OCAT)

1º) la Ella TRUENO (A4C): Tuvo problemas (1 y 4) en el trasvase de combustibles. Por lo tanto reabastecen el 2 y 3 que continúan su ruta al objetivo fijado (buque en   ). El 1 y 4 regresan y ARR SJU 15:08. En proximidades del archipiélago, la sección remanente formada por los numerales 3 y 2, volando sobre una inmensa capa de nubes de SC cuyo techo inferior no era superior a 10/20 mts y con bancos de niebla, estos dos héroes, ejemplo del "exceso de celo en el cumplimiento de su misión" (Nº 3 Ten. CASCO- Nº 2 Ten. FARIAS) iniciaron el descenso, en formación cerrada, e hicieron contacto con las olas del océano solo a 10/15 mts de altura (techo de las nubes) y siguieron su rumbo en esas condiciones -HALCONES eran, y

~~nunca jamás dos aviadores harán mejor digno este nombre~~- con lloviznas aisladas y bancos de niebla que los obligaba a aferrarse mutuamente, en búsca de su presa, que no encontraban; preguntaron al OCAT (14:40 hs) mayores datos sobre la posición del buque, no veían las islas, no tenían enlace (ni estaban en pantalla) con el radar MLV. El OCAT les informó que estimaba el objetivo se encontraba más al Este. Y allí siguieron, razante... super razante con sus ansias jóvenes y dignas... hasta que, en un instante de gloria, se estrellaron en las estribaciones de las Islas Salvajes (?), no muy lejanas del lugar donde operaba, su OM, el D-42 HMS "COVENTRY".

2º) la Ella PUMA (M5). Encuentra las mismas condiciones meteorológicas e inicia el descenso entre nubes (los 4 avs en formación cerrada) y al no hacer contacto visual, lo suspenden a los 800 ft (270 mts) sobre QNH MLV. Se mantienen en este nivel desgastante, tratando de hacer enlace con CIC MLV, que no logran. Estimando 15 NM pasado Islas Salvajes. El jefe de Ella decide regresar. Arriban a SJU 15:25

3º) la Ella CONDOR (A4C). También esta Ella, a 40 NM de cabo Belgrano y volando entre nubes a 500 ft, con lluvia torrencial y visibilidad 0º, en formación ciega (3 aviones) su jefe decide regresar y lo comunica al OCAT (15:26), Arriban a SJU a las 16:45.

4º) La Ella JAGUAR (M5). En las mismas condiciones meteorológicas, esta que volaba a FL 240 sobre tope, hizo enlace con radar MLV pidiéndole estado meteorológico (debía atacar objetibo naval al SE de Pto Argentino, junto a las Ellas Condor y Fortin) e instrucciones para el descenso. Pero el CIC fuertemente interferido y sufriendo aún los resultados del cañoneo naval matutino, no consiguió ubicar a esta escuadrilla en su pantalla por lo cual su jefe, estimando estar ya sobre el archipiélago (15:50), decidió no descender y regre

sar a su base, SJU, donde aterrizó a las 16:15.

5°) la Ella FORTIN. (A4C) Esta Ella -mismas condiciones- ya sobre el archipiélago- fué ordenada a regresar por orden del Comando de la FAS, retransmitida por el CCAT. Aterrizó en SJU a las 17:00 hs.

Balance del día

Al finalizar este frustrante domingo en que la FAS no logró afectar la capacidad enemiga, aunque sí demostró su enorme voluntad de lucha, el esfuerzo realizado era:

1°) 7 salidas de diversión

2°) 2 salidas KC 130

3°)1 salida OCAT HS 125 - 700 B.

4°) 8 salidas M5

5°) 9 salidas A4C

27 salidas total (de las cuales había perdido, por accidente, 2 A4C y sus respectivos pilotos).

Las Lecciones (al final) (X)

Pero nuevamente, la FAA, aprendía sus lecciones de guerra, tales como:

1°) Deficiencias en la información y pronóstico meteorológico en el TOAS (Anexo)

2°) Deficiencias en la ubicación de objetivos navales en el TOAS y determinación de su aceptabilidad (Anexo)

3°) Deficiencias en el equipamiento de abordo en los aviones de combate y entrenamiento para vuelos IFR en formación (Anexo)

4°) Bondades del control aéreo táctico en vuelo y su desarrollo, funcionamiento y equipamiento (Anexo).

OTROS SUCESOS

El Narwal

Cuando nuestro pesquero NARWAL se encontraba navegando en

(Flt Lt MORGAN y Lt Cdr BATT)

52°45'S/58°02'W fue atacado por ~~un~~ dos avión Sea Harrier con bombas y cañones y luego, cuando parte de su tripulación había abandonado el buque, fué abordado por un helicóptero (Lt Cdr Pollock del 846 Sqdn. Hermes) ~~(proveniente de la HMS Brilliant, -confirmar-)~~ y capturado por personal SBS.- El Narwal se hundió al día siguiente mientras se lo remolcaba. Entre los prisioneros (25 en total), uno había fallecido y doce estaban heridos.

Helicóptero derribado (averiado)

Un Sea Dart del HMS COVENTRY derriba a un Puma (Chelo) de nuestro Ejército, al N de Pto Argentino.

Los Neptune (ARA) Fuera de Servicio

La FT 80 informa que sus aviones

Los Pucará de BAM CONDOR

Dos IA 58 (Cap. VILA-Ten. GIMENEZ) despegaron de BAM Condor en ROF (Reconocimiento Ofensivo) sobre Pto Howard (horario...) y, a pesar del mal tiempo (50 mts de techo y muy baja visibilidad) recorrieron la zona sin encontrar objetivos durante 0130 hs, regresando a su base s/n. Otro IA58 se traslada a Base Calderón con inconvenientes en el aterrizaje (hunde rueda de nariz en el barro).

Este día BAM Condor recibe los misiles SAM 7 que reforzaran su defensa antiaérea.

Fuego naval sobre Pto Argentino

A las 22:10 dos buques británicos efectúan fuego naval sobre zona AD MLV. Efectúan 4 salvas y se alejan.

(x) Las Lecciones (Copias de hoja 8)

Los días 10 y 11-May-82

La situación - La apreciación

El enemigo naval realiza el día 10-May-82 las siguientes actividades:

1º) Sus refuerzos terrestres (anfibios),navales(especialmente aeronaval) y logísticos siguen arribando al TOAS ya sea desde la Isla Ascensión (los principales) o por la ruta del Pacífico-Cº Hornos (especialmente combustible).

2º) Hostigamiento aeronaval (reducido) al archipiélago. Entre 0230/0330 dos buques bombardearon posiciones en M. Brook sin consecuencias.

3º) Grueso de la Task Force se mantiene en la zona THALA, fuera de nuestro radio de acción, adelantando algunas fragatas esporádicamente dentro de la ZET (Anexo)

La meteorología sigue adversa a las operaciones aéreas, {QAM día 10 Mayo:
0900 MLV 330/5 120 mts niebla 8.4/8 QNH 997.0 }
1500 MLV 030/18 100 mt C/l Nbl 8/7 990.0

La FAA, a través de su Comando Aéreo Estratégico (CAE) el 10-May planifica y ejecuta misiones de Exploración lejana, a cargo de su Grupo E y R. Tales fueron (Anexo):

1º) F-27 - TITAN 1 - ZONA BRAVO - TRE 0828 CRV 1203

2º) F-27 - BOLSA 2 - ZONA DELTA - CRV 0834 CRV 1130

3º) B-707 - CARBON - MONO 45º12'S 39º48'W

TEPE 42º17'S 37º28'W

LIMA 41º43'S 38º38'W

RETO 40º40'S 41º00'W

LATA 45º43'S 38º37'W

BONO 42º42'S 36º17'W

PIPA 40º00'S 36º00'W

Dep EPO 06:50 10 May
Arr EPO 10 May

4º) C 500 - CASERO 4 - ZONA ALFA - EPO 0850 EPO 1320

5°) C 500 - CASERO 2 - ZONA ALFA - EPO 1351 EPO

Esta exploración detectó los buques determinados en Anexo

Para las 14:20 la información que poseía nuestro Comando respecto a la Task Force era (mapa)

1°) Invincible + 1 F 21 en 51°003 55°30'W

2°) 2 Fragatas en 52°00'S 55°00'W

3°) 3 Fragatas en 55°30'S 61°00'W

4°) 4 Fragatas en 54°30'S 56°00'W

5°) 5 Fragatas + 5 LCU en 50°00'S/58°00'W

6°) Hermes 52°00'S 52°00'W R° 090 en marcha muy lenta remolcado y/ó acompañado por 5/6 buques

7°) Un buque petrolero tipo PLUMLEAF en 32°00'S/36°00'W

Otros sucesos

El ARA Isla de los Estados

Este buque que llevaba armamento, municiones y combustible a la guarnición DARWIN (desde Pto.Argentino) y se encontraba en tareas de transporte entre Caleta KING (Isla Soledad) y Pto HOWARD (Gran Malvina) perdió contacto radial con MLV a las 22:30 hs. del 10-May Fué hundido (según el Reino Unido) por fuego naval (cañ 4.5") de HMS Alacrity que patrullaba el Estrecho en rastrillaje anti-minado. Aunque el buque FORREST informó que el buque hundido apreciaba haber sido atacado desde tierra por efectivos en proximidades de SHAG COVE (10 Km al Sur de HOWARD-Gran Malvina); pero no fue así.-

Un nuevo cruce (?)

Un C-130 de la FAA (TC-65) cumpliendo este día un nuevo desafío al bloqueo inglés realizando la siguiente misión: (Anexo CR 148)

TC 65 (LANA) dep SCZ ( ) MLV Dep MLV ARR

transportó 13.200 Kg carga y 11 pasajeros. Sus tripulantes Cap.BORCHERT, Cap. DAGUERRE, My. MAYE, C.P. SOSA, S.Aux. CASTELLINI, S.A. CARABAJAL, S.A. MOYANO. (Confirmar si realmente este cruce se realizó)

El Submarino ARA SALTA

El Cdo del TOAS informa de que el Submarino ARA SALTA entra en dique seco (MDP) por cuarta vez consecutivas por fallas técnicas

Apreciación de la FAS

(10-May)

La FAS aprecia -al final de este día- que el dispositivo enemigo (párr) obedece a un esquema netamente defensivo por parte de la Task Force, con sus PAL alejados y sus piquetes radar adelantados en tareas de alerta temprana (mapa anexo). Con respecto al petrolero grande detectadao se estudia un ataque a llevar a cabo oportunamente con aviones MK62 y C-130. Poco a poco se va confirmando el tránsito naval enemigo (de refuerzo) entre Isla Ascensión y el T.O. Ya el día 11 de mayo se posee información confirmada sobre la posición (Anexo) del Buque Hospital HMS UGANDA en 48°35'S 48°58'W y probablemente del HMA ATLANTIC CONVEYOR en 39°53'S 35°44'W. Nuevamente la FAA no encuentra balncos dentro de su radio de acción excepto para sus MK 62 y transportes de largo alcance, a los cuales la FAS en enlace con el CAE volcaba ahora su interés para tareas de interdicción. Además, en la ZET continúa el mal tiempo (techos bajos y escasa visibilidad)

Este día el Com. MENDIBERRY (A2 del CATOM) escribía en su diario de guerra (Anexo) textual:

"Indicios de desembarco en área de Puerto SAN CARLOS y ESTABLECI "MIENTO SAN CARLOS. No se confirman" •

Las actividades en el TOAS el dia 11-May

~~A las 06~~:25 dos unidades de superficie británicas ejecutan cañoneo naval sobre Pto Argentino.

Posteriormente el CTOAS informa que el submarino ARA SAN LUIS que operaba en la zona de exclusión total, lanzó torpedo sobre línea de Destructores e informó falla por el sistema de guiado de los mismos. Asimismo el CTOAS informó que por"fallas sistemas de armas" de dicho

submarino "se ordenó su repliegue" a Puerto Belgrano.

Harriers sobre Darwin

Por otro lado, a pesar de la mala meteorología en la Isla Soledad (QAM 110700 May 02010 1,5 Km 8 St 200 8/6 niebla) a las 0930 el radar de DARWIN detecta dos Harriers que se acercan desde el SE. Nuestra AAe abre fuego sobre los mismos, los cuales abortan su ataque lanzando sus bombas fuera del objetivo y se alejan.

Nuestros vuelos de E y R

El Grupo de Exploración y Reconocimiento había planificado para este día (11-May-82), las siguientes salidas de exploración lejana:

CASERO 3 - ZONA ALFA - Dep EPO 110700 - Arr EPO 111300 Expo avion

CASERO 5 - ZONA ALFA - Dep EPO 111330 - Arr EPO 111915

TITAN - ZONA BRAVO - Dep EPO 110900 - Arr EPO 111700

CARBON - ZONA DETECCION - Dep EPO 110530

Además, existían en apresto para tareas de E y R, desplegados donde se indica, los siguientes medios permanentes:

Centro CRV - 2 F-27
1 TWIN OTTER
1 B-212 (Helic)

Centro TRE - 1 H 500

Centro SCZ - 1 H 500

Centro SJU - 1 B 212 (Helic)
1 H 500

Centro ADO - 2 S-61 (Helic)
3 MB

Centro GAL - 1 B 212 (Helic)
2 S 500

Centro GRA - 1 Puma (PNA) (Helic)
1 SKYVAN (PNA)

Centro MLV - 1 CH 47

2 UH 1H (Halic)

Intento de interdicción

En base a la información obtenida de los vuelos E y R en desarrollo (Párr) el Cdo de la FAS en estrecho enlace con el CAE no descartaban la posibilidad de ubicar en el TOAS (dirigiéndose a la ZET) a algún blanco reditivo para la interdicción, por ello se planificó una operación aérea de ataque a objetivo naval, de largo alcance, cuyos componentes fueron: (OF 1176) (Anexo Mapa)

1º) Un Boeing 707 (Buque 3) que exploraría en una zona a 48º02'S-46º 00'W; 46º20'S-48º02'W; 48º20'S-51º20'W; 50º10'S-49º40'W y tratando lograr identificación (confirmada) de algún ON de los previstos. El Buque 3 despegó a 05:29 y a las 07:12 produjo la primera información (observación lectrónica) de dos ecos ubicados (más al Este de la zona determinada) en 48º25'S-48º50'W y 48º50'S-47º. Posteriormente (08:06) infommó el avistaje del UGANDA 48º35'S/48º58'W-Rº 210º)A las 10:00 hs local se le ordena realizar una hora más de búsqueda y luego inicie retorno. A las 11:35 informa nueva posición del UGANDA 49º00'S/51º15'W-Veloc 17 Kts y de un eco chico (11:26) en 49º10'S/49º07'W Rº250 vel 12 Kts. Finalmente aterrizó en EPO a las 14:15 hs. Como se vé, aparte del UGANDA (que era un buque hospital), la Exploración no produjo resultados reditivos (como hubiera sido confirmar la presencia del buque contenedor ATLANTIC CONVEYOR)

2º) Un LJ36 (LV-LOB) (Buque 4) que permaneció alerta en TRE con el (Com PEREYRA ?) OCAT. Debía despegar,(para comandar la operación) cuando el Buque 3 avistara y confirmara un blanco reditable. Al no ocurrir ello este avión permaneció en tierra hasta que se dió por finalizada la operación.

3°) Tres MK62 armados con 2 MK 17 c/u, que ejecutarían el ataque al objetivo naval determinado por el Buque 4 y bajo su comando operacional. Estos aviones tampoco despegaron, por la misma causa que el Buque 4.

Ataques de diversión con REV

También este día (11-May) la FAS ejecutó una operación de diversión (simulando REV) con 2 aviones LJ 35 A (CONDE) y un KC 130 (ÑATO), con el objetivo de: (OF 2058) Anexo Nº1 Cap. Butra/Cap. PANE Nº2 1er Ten. Bianco/Ten. Herrera.

1°) Hacer reaccionar al enemigo aeronaval (PAC)

2°) Efectuar exploración y reconocimiento sobre el área recorrida por parte de todos los aviones participantes. LJ.35 A (LEON). 1er Ten Bianco/Ten. Herrera.

3°) El KC 130 permanecer a disposición de ARA (durante 3 hs) para una posible operación con SUE.

El KC 130 (ÑATO) Dep GRA 07:06 y se dirigió a PCRA en 54°45' S/64°00'W. Posteriormente (07:50) Dep de GRA los CONDE y simulan REV -FL 300- con el Ñato y posterior descenso para 55°30'S-61°00'W (30NM) en dicha posición viraron a Rº 270° hasta 65°00'W y luego a GRA donde arribaron a las 10:36. El KC orbitó y exploró (sin que se produjera la operación SUE) por lo que retornó a GAL, donde aterrizó a las 10:56 hs.

Estas salidas no produjeron resultado alguno pués no despegó ninguna PAC en el TOAS ni se avistó ningún buque enemigo.

Los SUE (VINCHA 10:38/10:48 y LITORAL 12:25) efectuaron vuelo local no produciéndose el encuentro con el KC probablemente por fallas de coordinación de ambos Comandos.

Nueva Bomba para los Halcones

Este día el Cdo FAS decide equipar a los aviones A4 con la bomba MK 17 de 1000 lbs que usaban los aviones Camberra MK 62 (a la que los pilotos apodaron la "bombola"). Ya se habían realizado los estudios de factibilidad técnica y ahora se comprobaba su efectividad

10) Sistema de planificación para las Ops E y R. Los seguimientos. Organismo de C4I2 Explotación de la info.

mediante un vuelo y lanzamiento que realizá el 1er.Ten. GAVAZZI en el C-206 en GAL, entre las 13:15 y 14:00 hs. El experimento funcionó y la FAS decidió su empleo para la primera oportunidad (que se daría al día siguiente).

Del diario de guerra del Comando del TOAS

Dice el Diario de Guerra del CTOAS: (11-May-82)

"Medidas adoptadas control Estrecho SAN CARLOS: "

"- Exploración terrestre margen norte bahía Ruiz Puente. "

"- Ocupación Punto Apoyo frente Establecimiento SAN CARLOS. "

"- Exploración margen norte bahía FOX. "

"- Establecimiento Punto Apoyo sobre costa frente isla Oeste. "

"- Efectivos Bahía HOWARD rastrillarán dos penínsulas que cierran"

" acceso dicha bahía y establecerán puesto alarma. "

"- Previsto operar con medios aéreos zona si condiciones meteoro "

" lógicas lo permiten."

Las Lecciones: ~~Helicóptero Arjez~~ al dorso pag 6

(Derribado ~~elaborar~~)

(mayúsculas) El día 12-May-82 (Otra hoja)

Se iniciaba un nuevo día y con él la esperanza de que mejoraran las condiciones climáticas (aunque todo el TO continuaba dentro de una masa de aire cálido, estática, que producía techos mínimos con nieblas, lloviznas y brumas). El Cdo de la FAS estaba listo para reaccionar apenas el enemigo aeronaval fuera detectado con precisión y oportunidad. Los vuelos de E y R (lejanos y cercanos) estaban previstos con este fin, lo mismo que los ataques de diversión, los cuales, en forma intensa se ejecutaron -al comienzo de este día- con 10 LJ35 A del Escdn Fenix, de la siguiente manera:

1º) OF 2062 - 2 LR 25 - BAGRE - Dep CRV 07:07 a 48º45'S 61º58'W con FL

(Nº1 Cap. ARQUES / Alf. MIRANDA
Nº2 Cap. MARTINEZ / CAP. DESPIERRE) (al final de este inciso. →

300 ("A") posterior descenso a FL 20 retorno a bajo nivel hasta 30' y ascenso FL 200 a CRV. ARR 09:45

N°1 Cap. GONZALEZ / Ten Ronconi
N°2 1° Ten Williams / Cap. JORI

2°) OF 2063 - 2 LR 35 - CARDO - Dep CRV 07:31 a 49°00'S 67°30'W con FL 300 hasta "B" (50°18'S/62°40'W) posterior descenso a FL 20 y retorno por 20' R° 280°. Luego ascenso y CRV ARR 09:50

3°) OF 2064 - 2 LR 35 - LEON - Dep CRV 07:09 con FL 300 a 51°12'S/67° 12'W posterior "C" (51°20'S/63°00'W) viraje descenso a FL 20 y CRV ARR 10:17 Vcom. De la Colina / My FALCONIER.

4°) OF 2065 - 2 LR 35 - CONDE - SJU 07:45 a 52°15'S/67°40'W con FL 300 posterior "D" (52°14'S/62°55'W) descenso y retorno a FL 20 a SJU ARR 09:35 N°1 Cap. GONZALEZ / Cap. Ceaglio
N°2 1° Ten. Acosta / Alf. REDONDA.

5°) OF 2066 - 2 LR 35 - FUEGO - GRA 07:56 a 55°00'S/64°50'W con FL 150 hasta 54°50'S/61°10'W y ascenso FL 300 a "E" (54°40'S/60°55'W), luego descenso a FL 20 y regreso a GRA ARR 09:43 N°1 Cap. Buira / Cap. PANE
N°2 1° Ten. Blanco / Ten Herrera

6°) Un avión ARA Neptune 08:00 GRA E y R hacia A (52°25'S/58°20'W) luego a B (54°35'S/58°20'W) posterior GRA

7°) 1 KC 130 - DUHO - Dep GAL 08:15 ascenso a FL 160 luego en 53°00'S/ 64°30'W desciende y permanece a FL 80 hasta 10:45 hs que regresa a GAL (VCom CANO - Cap HRUBIK - My TORIELLI).

Todas estas salidas no produjeron el efecto deseado, ya que no se detectó reacción contra aérea del enemigo. Por lo tanto se decidió repetir la operación pero ahora penetrando más profundamente en el TOAS y así, cuando ya se estaban concluyendo las salidas de combate AON (párr), los Lear Jet del Escdn Fenix cumplían la nueva oleada:

2°) OF 2071 - 2 LR 35 - BAGRE - CRV 14:45 a 61°00'W/49°30'S con FL 380 posterior descenso a FL 20 regreso CRV con FL 300 ARR 16:45
N°1 Cap. MARTINEZ / Cap. DESPIERRE N°2 1° Ten. WILLIAMS / Cap. JORI.

3°) OF 2072 - 2 LR 35 - CARDO - CRV 14:26 a 50°30'S/61°40'W con FL 300 posterior descenso a FL 20 y regreso a CRV 16:39 N°1 Cap. GONZALEZ / 1° Ten Roncoroni
N°2 Cap. ALONSO / Ten Carcedo

4°) OF 2073 - 2 LR 35 - LEON - CRV 14:01 a 52°14'S/62°55'W con FL 300

1°) OF. 2070 - 1 HS-125. 7008. RAYO - CRV - 12:09 a 52:00 S/63:00 W OCAT/E y R Ellas. CUNA - TORTIN - FIERRO - ORO - KC-130 DURO - OM. 130 NM. Desc. hasta PI DOT de Ellas (W. Isla Soledad). Ten POGGI. A. / Vcom. TORRES S.P. ACOSTA - Vcom. Medina.

posterior descenso a FL 20 y regreso a CRV 17:23 } Cap. Borra / Ten Herrera

Las operaciones de Combate

La información

A partir de las 06:00 el Cdo de la FAS comenzó a recibir (de MLV-CIC) preciosa información respecto a 2/3 buques que navegaban en el Este a 17/20 MN, en dirección N/S en los siguientes radiales/horas:

- 05:48 - radial 068 - distancia 21 MN
- 06:48 - " 108 - " 21 MN
- 07:30 - " 134/143 " 17 MN
- 08:05 - " 158/169 " 17 MN
- 08:30 - " 172 - " 9 MN (uno se retiró)
- 10:00 - " 202 - " 14 MN
- 11:00 - " 110/120 " 30 MN (7 buques avistados por Helo Ejército)

A las 11:42 MLV informó que había comenzado el cañoneo naval al Este de Pto Argentino.

La ejecución

Mientras procesaba la información anterior y la que provenía de las misiones de Diversión y de E y R, la FAS, al tiempo que comprobaba mejor meteorología en MLV, planificaba su respuesta operativa. Esta consistíaen un ataque con 8 A4B (dos Ellas) de GAL y 6 M5 (dos Ellas 3 avs c/u) de GRA todos con una bomba MK 17 (de 1000 lbs-500 kgs) y 25/30" de retardo. Estas Ellas deberían atacar (a los ON detectados) con un intervalo de 5 minutos entre ellas. Además serían apoyadas por dos reabastecedores KC 130 (DURO) (TC 70 y TC 69) que reabastecerían, volando en formación, a los 8 A4B simultáneamente. Toda la operación dirigida por un OCAT en vuelo (RAYO). H5-126.700 B.

La BAM GRA que debía cumplimentar las OF 1178/9 con 2 Ellas de 3 avs c/u interpretó erroneamente dichas órdenes y sólo alistó 2

secciones de 2 aviones c/u. De estos 4 aviones, al momento de la puesta en marcha fallaron tres, por lo cual el Jefe de Base suspendió la salida del restante. Fué así que los M5 no participaron en esta operación.

La ejecutaron solamente las dos Ellas de A4B (CUÑA y ORO), dos reabastecedores y el OCAT, de la siguiente manera: (anexo Mapa)

1°) Ella CUÑA - OF 1177 - 1er.Ten. BUSTOS; Ten. IBARLUCEA; 1er.Ten. NIVOLI y Alf. VAZQUEZ - Dep GAL 12:30 y Reabastecimiento en 51°50'S/ 65°00'W - Sin novedad. Se dirigen en descenso al Punto 1 (Sur Gran Malvina). En este Punto -razante- colocan R° 62 con escalonado táctico a la derecha y así llegan a Fitz Roy, donde el OCAT les ordena poner rumbo 182° y volar así 12 NM. Localizan los objetivos 1 F21 (HMS BRILLIANT) y 1 D42 (HMS GLASGOW), había bancos de niebla y en los parabrisas de todos los aviones una película de sal (producida por el vuelo razante sobre las olas) impedía ver al frente, solo las lunetas oblicuas laterales permitía esta visual. Al iniciar el ataque desde el Este (sobre los buques que navegaban a máxima velocidad distanciados 200/300 mts) con un ángulo de 30° comienzan a recibir fuego antiaéreo de la F21 (Brilliant) los A4B van distanciados 500 mts (cuando lo previsto era 300 mts). Antes de que pudieran atacar sendos Sea Wolf (de la Brilliant) impactaron en dos gloriosos halcones (1er.Ten. BUSTOS, Ten. IBARLUCEA) mientras que el 1er.Ten. NIVOLI vió venir el misil y trató de esquivarlo pero al ir razante tocó el agua y se desintegró. Sólo quedaba VAZQUEZ, el pichón de Halcón, que siguió -glorioso- lanzó su nueva bomba (de 1000 lbs) -su boleadora gaucha- que cayó corta y no explotó, sobrepasó razante el buque y al descender aún más para escapar de los misiles que lo perseguían casi rozó las olas. Pero logró serenarse, dió motor a pleno y colocó rumbo 270° hasta que

observó en su liquidómetro 4100 lbs; entonces comenzó su ascenso para dirigirse a casa. Pero su parabrisas seguía empañado; en recta final no veía la pista, no le funcionaba el limpiaparabrisas, pero el Halcón -ya héroe y hombre para siempre- aterrizó con seguridad en GAL a las . Volvía solo, sus gloriosos compañeros descansaban eternamente, en las aguas cercanas que bañan nuestro archipiélago, como acariciando sus costas. (Ah! Halcones!!). Tal vez cometieron un error en su dirección de ataque, con mar a sus espaldas (al tener espaldas limpias -superficie de mar y no costa- permitía mayor eficacia de orientación al misil Sea Wolf).

2°) Ella ORO.- OF 1180 - Cap.ZELAYA, Ten.ARRARAS. Ten.GAVAZZI y Alf. DELLEPIANE - Dep GAL 12:52 y se dirigen al REV en misma posición, reabastecen y comienzan su aproximación a MLV en vuelo razante. Dado que van cumpliendo la operación con 3' retraso, debido a que el Omega del guía está F/S. Llegan -apurando- al Punto 1 (mismo que la Ella anterior) eran las 13:54 con 2' de atraso; desde allí se internan en las Islas, cruzan el Estrecho, pasan lateral Darwin -están algo desplazados hacia el Norte-. La visibilidad no era buena y los parabrisas con sal, inician desde la costa hacia el mar -ya viendo los buques- la corrida final de tiro (de reojo divisan Pto Argentino) dirigiéndose con una separación de XXXXXX 100/200 mts y a 40° respecto al eje longitudinal de los ON, el 1 - 2 y 3 hacia la HMS GLASGOW y el N° 4 a la BRILLIANT. La puntería, en razante la efectúan sin uso de la mira (parabrisas empañado por sal) recibiendo el fuego de las armas de tubo (no Sea Wolf esta vez) los cuatro aviones lanzan sus bombas con el siguiente resultado:

- N° 1 Cap. Zelaya: muy a popa, largo
- N° 2 Ten. Arraras: corto
- N° 3 1er.Ten. Gavazzi: Impacto. Su bomba entra en la Glasgow -lí

nea de flotación- recorre su interior ferozmente, (aplastó un botellón de aire comprimido sin fracturarlo, desintegró un tanque de combustible sin provocar incendio, y salió por la otra banda del buque, limpiamente, detonando ya en el mar (del libro SAW - Anexo). Gavazzi grita por su VHF: le pegué, le pegué... Viva La Patria!!

- Nº 4 Alf. Dellepiane: Sobre la Brilliant. Corto. La bomba rebotó en el mar y saltó limpiamente a la fragata cayendo al otro lado sin explotar.

El D-42 HMS GLASGOW, a raíz de este ataque debió ser retirado del TOAS por todo el conflicto para reparaciones, pués el agujero provodado en su línea de flotación de alrededor de 1 mt de diámetro hacía agua cada vez que el buque rolaba (Anexo Libro). Posterior al ataque, el Nº 2 vira a la derecha mientras que el 1, 3 y 4 lo hacen a la izquierda yéndose, razante y a pleno, hacia la costa, pero al colocar éstos el rumbo de regreso -270º- queda el Nº 3 (1er.Ten. GAVAZZI) sobrevolando demasiado al norte de la costa de la isla Soledad y así -sin percatarse- el Nº 3 sobrevuela bajo el alcance de nuestra Artillería Antiaérea de Darwin y es derribado por un proyectil de 35 mm propio de la Ba 3/B/601, que no estaba conectada al sistema VYCA de MLV (por distancia, mal equipamiento e inexperiencia funcional). Muere aquí Gavazzi pués no alcanzó a eyectarse debido a su escasa altura y máxima velocidad (.8 Mach) - un halcón héroe y victorioso que anuló efectivamente con su impacto preciso a un D42 (HMS GLASGOW) el tercero en quedar anulado para el resto del Conflicto y asombro del mundo. Este día el CAlte. Woodward a raíz de este impacto, tomó la decisión de no acercar más sus buques de batalla a nuestras Islas Malvinas, en horas diurnas.

Los halcones restantes (1, 2 y 4) regresaron trabajosamente a su

Base pués lo hacían con mínimo combustible (el Nº 4 llegó con solo 40 lbs) y con sus parabrisas empañados con sal. Aterrizaron a las 15:17 en su BAM GAL.

La intención

Mientras se realizaba la anterior operación -y como consecuencia de la falla operativa de la BAM GRA- (párr) el Comando de la FAS planificó una nueva operación AON, con las unidades que permanecían en apresto, para ello seleccionó; de la BAM SJU:

- 6 M5 con 2 BRP
- 8 A4C con 1 MK 17 (1000 lbs)

y ordenó a los 2 KC 130 (DURO) que permanecían en circuito de espera SJU, se dirigieran al nuevo PCRA en 50°30'S/64°30'W. Pero se comprobó que los buques atacados se alejaban presurosos (25 kts) hacia el NE (070°) y no se emitió la orden ejecutiva, ordenándose en cambio el regreso de los KC 130 (ARR GAL 15:37, CRV 15:52) y del VOCAT (ARR CRV 16:00)

La respuesta enemiga

A las 17:30 un avión Harrier lanzó dos bombas, mediante "toss bombing" (primera vez que se usa este método), sobre AD MLV, sin mayor precisión, no produciendo daños.

Saldo del ataque

Avs ordenados...14....100%

Avs decolados... 8.... 57%, de estos:

- atacan 8..100%
- regresan4.. 50%

No salen por Tec 3.... 21,5%

" " " orden1.... 7%

" Alistados(error) 2. 14%

Daños causados: Un destructor tipo 42 (HMS GLASGOW) seriamente averiado y retirado para reparación del TOAS.

Las enseñanzas

La FAA aprendía, una vez más, las lecciones que la guerra -y solamente ella- proporciona a los que combaten; las principales eran:

1º) Sistema de transmisión de órdenes operativas, en especial las órdenes fragmentarias OF (Anexo) Posibilidaees de cambiar (anticipar) horarios.

2º) Sistema de Comando y Control Aerotáctico (Anexo)

3º) Asignación de frecuencias de combate (Anexo)

4º) Control de la Artillería Antiaérea por el Sistema VYCA (Anexo)

5º) Medidas para evitar salinización parabrisas (Anexo)

6º) Predicción de tiro AT sobre blancos móviles (Anexo)

7º) Medidas y precauciones para el escape sobre el agua (Anexo)

8º) Procedimientos de control y tráfico radioeléctrico de combate avión/CIC (Anexo)

9º) Saturación del blanco (defensiva) (Anexo)

10º) Selección de la dirección de ataque, para ~~eviatr~~ evitar fondos limpios (Anexo)

Un nuevo cruce

Este día también funcionó nuestro puente aéreo (C-130 TC-68) que transportó 15 Tn de carga al TOM. Fué la misión CR 153: (Anexo) indicativo TIGRE, que despegó desde CRV a las 14:15 y arribó a MLV 16:30 despegando nuevamente (en alerta roja, ver párr) a las 17:00 y Arr CRV 19:20. Su tripulación:

- VCom. CABANILLAS, (colocar nombres a continuacion en linea horizontal)
- My. MARTINEZ
- VCom. SPERANZA
- S.A. HYDZIK
- S.P. VOTTCHEVITCH

1º) Planificacion del REV.
analisis de ubicas el PCRB en ruta de los CCBB al Llanao. Ver informe del Cdo FAS (Direccion para apoyo operacional del 12-may-82).-

2º) La OF. Su emision e interpretacion.- Su mejoramiento.

3º) Tareas, organismos, entrenamiento etc que tiendan a disminuir el riesgo de derribos por AAe propia.

4º) La sistematizacion del paracaidas estudio y proposiciones.

5º) Peligro de descenso brusco (-6) despues de un ataque. Disposiciones.-

6º) Procedimientos para ataque a buques. Direccion distancias. Para aumentar supervivencia

---

(1) en Malvinas (BAM) durante la mañana y hasta las 14 hs hay neblina con visibilidad 1000/2000 mts y nublado a parcial con st bajos (150 m) viento calmo. Luego de una leve mejoria (14/17 hs) vuelven a reducirse las condiciones.-

(2) El Enemigo

El enemigo permanece .....
.... radio de acción.

- S.A. PAJON
- S.P. PLASCENCIA

Además, las tripulaciones de los dos KC 130 (reabastecedores) que operaron en la FAS, este día (párra) era:

- TC 70 VCom. CANO; Cap. HRUBIK; My. TORIELLI; S.M. CILIBERTO; S.M. AGUIRRE; S.Aux. FATTORE; S.A. MOLINA; S.P. CARAVACA
- TC 69 VCom. LITRENTA; Cap. DESTEFANIS; My. MENSI; C.P. J.D.PERON; C.P. TELLO; S.Aux. GONZALEZ; S.Aux. REYNOSO

Otros acontecimientos

El Cdo. TOAS informa que comienzan a operar desde GRA aviones navales A4Q, que hasta entonces pertenecían al Grupo Aereo de nuestro portaviones.

En otro orden, por informes e inteligencia del TOM, aumentan los indicios de pequeños desembarcos y movimientos de comandos británicos en la costa Norte de la Isla Gran Malvina y su litoral N sobre el Estrecho de San Carlos.

Las Lecciones al dorso pag 14

El día 13-May-82 (Hoja aparte)

La meteorología

Nuevamente la meteorología se presenta desfavorable para la operación aérea en el TOM y sus adyacencias, (1) dorso hoja 14 (~~Anexo meteorol~~) (2) El enemigo permanece casi estático en las posiciones detalladas en el Anexo (mapa)El día anterior había zarpado desde Southampton el paquebote Queen Elizabet, con 3000 hombres de la Brig.5 (Inf. de Ejército) que actuaría al mando del Gen. TONY WILSON. Nuestros vuelos de E y R se sucedían en el ámbito lejano (Anexo,) y litoral y además nuestro COE aumentaba su receptividad y funcionalidad electrónica (satelitaria e infrarroja de reflexión troposferica) descubriendo ya, con precisión la ubicación y movimientos de los distintos buques -de todo tipo y nacionalidad- que se encontraban en el TOAS y aún, de los que se acercaban por el Pacífico. Pero, el Carrier Battle Group ~~ahora, sus buques~~ no se acercaba a nuestro archipiélago; mantenía sus buques fuera de nuestro radio de acción.

Acciones de diversión de la FAS

La FAS, solo podía entonces "torear" al enemigo y para ello usó su fiel y efectivo Escdn Fenix, así salieron este día las siguientes misiones de diversión: (Anexo Mapa)

1°) OF 2078 - 2 LR 35 - BAGRE - CRV 0839 a 50°00'S/66°00'W con FL 300 hasta punto "A" 50°40'S/62°30'W FL 20 y retorno a CRV ARR 11:00

2°) OF 2079 - 2 LR 35 - CONDE - SJU 0933 a punto B 51°35'S/62°30'W FL 300 descenso FL 20 y retorno a SJU ARR 1105

3°) OF 2080 - 2 LR 35 - FUEGO - GRA 0945 a punto "C" FL 300 53°00'S/61°30'W descenso FL 20 y retorno GRA ARR 11:45 (N°3 Cap. GONZALEZ/1Ten Roncon / N°2 Cap Bu...a/1Ten Herrera.

Esta operación fué asimismo coordinada con la de E y R de un ARA Neptune que Dep GRA a las 10:12.

Pero el enemigo aeronaval no mostró la reacción.

La Exploración

Este día los B 707 del Grupo E y R cumplimentaron sendas exploraciones lejanas (sobre el Atlántico meridional y sobre zona Sur C° Hornos) según se detalla en Anexo -mapa-

Asimismo la exploración cercana (litoral) la cumplieron los siguientes aviones: (agregar tripulaciones)

1°) OF 2522 - MU 2B - Balsas a la deriva zona Pta NAVA MAZAREDO - P. CASA MAYOR - Búsqueda por requerimiento de Ejército - Dep 1745 Arr 1845 en ADO. Se vieron lobos de mar y peñascos que parecían balsas.

2°) OF 2523 - SG 1N - idem objetivo Dep ADO 1815 - Arr ADO 1925 mismo resultado

3°) OF 104 - TS GO - Platino I - E y R litoral Dep SCZ 14:00 Arr SCZ 18:00

4°) OF 105 - TS60 - Platino I - E y R litoral dep SCZ 0900 Arr SCZ 1200

En el Comando TOAS

Este comando recibe 09:30 hs un mensaje del Componente Naval

del TOM que expresa (Textualmente):

"Ausencia 1/2 unidades superficie propias con posibilidades elec-
"trónicas y capacidad ofensiva misilística y artillería facilita
"1/2 fragatas ENO actúen impunemente sin apoyo directo de su por-
"taeronaves. El ENO en presencia buques propios combate área Gran
"Malvinas para atacar con aviones debería acercarse a distancia
"del continente muy vulnerable a la aviación basada en tierra de
"todo tiempo. En síntesis acción bloqueo superficie ENO es resul-
"tado falta presencia capacidades propias aún teniendo en cuenta
" peligro submarino".

Nuevos cruces

Este día sin embargo se intentaron varios cruces del puente aereo no solo de nuestra FAA sino también de nuestra aviación naval. He aquí las operaciones:

1º) TC 66 - CR 153 - TIGRE - Dep CRV 14:15 Arr MLV 16:30 Dep MLV 17:00 bajo alerta roja Arr CRV 19:20 . Transportó un cañón 155 mm, 1 Unimog, Munición, Espoletas y 2 Tetraedros reflectivos. Total 14.000kgs Su tripulación: la misma del día anterior . Fue guiado en su descanso por el CIC MLV ya que las condiciones Met de MLV a su arribo eran de viento calma, neblina, 6 SC 200 1 NS 700 1 Ci 6000, Temp 9 Pto rocio 8. TRIPULACION VCom CABANILLAS, My MARTINEZ, VCom SPERANZA, SA RYDZIK, SP VOTTCHEVITCH, SA PASON y SP PLASCENCIA.-

2º) TC 65 - CR 152 - OSO - Dep CRV 2000 efectúa el cruce y sobrevuela BAM MLV a 22:30 hs, efectúa dos intentos de aterrizaje y no ve la pista, regresando a CRV Arr 00:15. Transportaba 15.000 kgs de carga y 19 pasajeros (refuerzos para la ROA) que volvieron a su Base de origen.

Su tripulación:

Cap. BORCHERT a continuación

Cap. DAGUERRE

My. MAYE

C.P. SOSA

S.Aux. CASTELLINI

S.A. CARABAJAL

S.A. MOYANO

3°) A las 13:17 y 14:05 despegaron de GRA dos B 200 (LVMAI/LV SOL) (ARA) con destino a la Base A^e^ronaval Calderón, en Pebble Island, no tomaron contacto con el CIC MLV.

Honras a un héroe

Este día (13-May), a las 17:00 hs, es sepultado, en el Hipó dromo de Darwin un halcón argentino, el 1er. Ten. FAUSTO GAVAZZI - ~~xx~~ aviador de caza. (párr). Se realizó una misa. Leemos en un diario de guerra del 601 AAe - BAM DARWIM: (Textual)

" Día 12: Es un día negro para la Artillería Antiaérea pués las piezas de 35 mm derriban un avión A4B propio, piloteado por el 1er.Ten. GAVAZZI, falleciendo éste en el acto" (Anexo)

Las lecciones del día

1°) Estudios sobre equipamiento suplementario para aviones LR a efectos de mejorar su rol en las tareas de diversión (exploración/retransmisos).-

El día 14-May-82

La meteorología

En Malvínas la situación meteorológica permanece inestable con techos de SCu 200/300 mts, 2/4 kms visibilidad con nieblas y lloviznas, temp 4 a 6º y Punto rocio igual, el viento pasa de calmo en la madrugada a 30/40 kms a las 17 hs.

La actividad enemiga

Este día el enemigo movilizó bastante su arma aérea -los Harriers- que operaron desde el PAL HMS Invincible, el cual navegaba en un circuito N/S sobre el meridiano 55º30'W a 10 kts de velocidad (Anexo mapa). Los Harriers operaron por secciones y en ~~todos~~ sus ataques de este día (8/10 salidas en total), ofrecen las siguientes características:

1º) Ataques a gran altura y/o "toss bombing" (los americanos lo llaman LABS) o sea en ascenso brusco (lanzamiento) y media vuelta.

2º) Armamento. Bombas de 500 y 1.000 lbs de explosiºon aérea (radar) y algunas con retardo de hasta 1 hora.

3º) Objetivos materiales seleccionados:

a) Zona Aeródromo BAM MLV (07:20/11:45/15:30/17:15) sin daños.

b) Zona Mte Kent (07:30) (Reserva fuerzas terrestres y helicópteros de Aviación de Ejército) sin daños.

c) Zona Cochom Island. 2 avs Harries

Pero, ni El comando argentiho -ni ninguno de sus organismos dependientes- apreció que las acciones aeronavales de este día eran, en realidad, ataques y maniobras de diversión que ocultaron eficientemente los movimientos del PAL Hermes y algunas fragatas que ubicadas al comienzo en posición general 49º30'S/50º30'W durante las horas diurnas (Anexo mapa), iniciarían posteriormente una aproximación nocturna a la boca del Estrecho San Carlos para apoyar el ataque terrestre de un grupo ~~SAS~~ 45 hombres del (D Sqdn 22 SAS Regt) a Bahía Calderón (en Pebble Island) y posteriormente efectuar su recuperación ~~posterior.~~ (2 helicópteros Sea King) Este ataque, cuya ejecución (aproximación) había comenzado varios días antes, se llevó a cabo a las 04:20 del día 15-Mayo y fue apoyado con fuego naval previo y posterior al ataque. Durante el mismo los efectivos británicos destruyeron (bombas plástico introducidas en las carlingas) a 5 aviones Pucará IA58 (FAA), 4 aviones turbomentor (ARA) y un Skyvan (PNA) inutilizand asimismo (momentáneamente) las pistas del AD con bombas terrestres.

Cuando estos efectivos (aproximadamente 30 hombres (HC.4 ZA294) del SAS) se retiraban en un Sea King hacia el PAL Hermes, en vuelo aún nocturno, el helicóptero se estrelló en el mar muriendo todos sus ocupantes.

La actividad de la FAA

Si bien la FAS, este día no realizó ninguna operación de ataque, su actividad se desarrolló en la E y R, operaciones de Diversión y Puente Aéreo.

La Exploración y Reconocimiento

La exploración de nuestro litoral continental estuvo a cargo de:

1º) OF 107 - 1 TS60 - PLATINO II - de 9:00 a 12:00 hs desde SCZ

2º) OF 2524 - 1 SG1N - SIERRA - zona Cº Blanco y MAZAREDO verificación balsas a la deriva. Se verificó que eran pesqueros argentinos. ADO 08:30 a ADO 10:30.

3º) B-707 (ver archivo Gpo E y R)

4º) F 27 " elaborar

5º) LJ-35 - OF 2092 - PESO - Zona L Dep GRA 10:56 Arr GRA 12:25 y posteriormente OF 2094 Dep 16:16 Arr GRA 19:16

C 2º GONZALEZ / 1Ten RONCONI.

Operaciones de Diversión

Como era ya su costumbre, este día la FAS ordenó las siguientes salidas; con el objetivo de desgastar al enemigo y obligarlo a denunciar la posición y apresto de los PAL:

1º) OF 2093 - 2 LR35 - FUEGO - Dep SJU 11:30 luego a Pto 1 (51º 30'S63º00'W) posterior Pto 2 51º40'S/61º30'W y regreso a SJU 13:00 ~~13:00~~. 1300.- Nº1 My. GONZALES/Cap. CEAGLIO Nº2 1º Ten. ACOSTA/Alf. REDONDA.

2º) OF 2095 - 2 LR35 - FUEGO - Dep SJU 15:33 idem Pto 1 y 2 - Enlace CIC MLV 16:00 - regreso SJU 16:55 Nº1 MY. GONZALEZ/Cap. CEAGLIO Nº2 1º Ten. ACOSTA/Alf. REDONDA

Puente Aéreo

Desde las 09:00 un C-130 espera en CRV listo para efectuar el cruce cuando la situación táctica y meteorológica lo permitan. Pero ambas situaciones no se dan juntas durante todo el día. El cruce no se realiza.

Este día también un B-200 (ARA) el LV MJI despega de GRA a las 14:09 intentando el cruce a nuestro archipiélago, pero no logra arribar al mismo por met.

QAM Pto Argentino

a las 17:00 hs Viento 210/30 Visib 7 km Neblina 8 Ns 800 988.5 5/5. Presión descendiendo.

Las lecciones del día

1º) El despliegue de las unidades aerona

viles y su seguridad terrestre
analisis BAN Calderón y me
didas (lecciones) emergentes. —

El día 15-Mayo-82

El ataque a la Base Aeronaval CALDERON

La Estación Aeronaval Calderón, ubicada en la Isla Borbon (Pebble Island) (Norte Isla Gran Malvina) había sido instalada por nuestra Armada aprovechando un precario aeródromo existente, construído por ~~y que servía de enlace...~~ (elaborar).

Fue concebida inicialmente para alojar y operar las aeronaves de nuestra aviación naval asignadas al componente Naval del TOM, en especial los T-34T (Turbomentor) y algunos otros aviones auxiliares. Esta estación estaba defendida por 30 hombres de nuestra Armada al mando de un TN.

Su aeródromo (2 pistas de tierra de ± 700 mts c/u) de terreno no muy firme (fangoso en días de lluvia) estaba previsto por Fuerza Aérea, como aérodromo de despliegue de la BAM Cóndor y fué usado a partir del ataque que nuestra BAM sufrió el 1° de Mayo. Aparentemente no había sido detectado por el enemigo y se apreciaba que ofrecía mejores defensas para la protección pasiva de nuestros Pucará que la BAM Cóndor (Goose Green). Pero los sucesos demostraron el error de esta apreciación pués -conocida y estudiada por elementos inflitrados- y nuestro material aéreo, engrosando el dispositivo naval,-constitutía un objetivo interesante y muy reditivo para el enemigo que podía aproximarse -como lo hizo- con relativa facilidad hasta sus inmediaciones en total impunidad y velo y atacar, en una operación tipo comando, en el momento más oportuno. En realidad

allí presente: El día 15 a las 04:10 se produce el ataque a Isla Borbon. Comienza con fuego naval, el cual era largo y por sobre la pista y un golpe de mano con personal del SAS. La Isla era chica y rodeada de agua con accesos por los 360°. Durante el tiroteo se decidió efectuar una rolachusa la cual realizamos y fue suficiente para que cesase el fuego por parte del grupo comando, luego encontramos huellas de sangre y todo el material abandonado, aparentemente los sacaron en helicóptero y los aviones habían sido destruídos con cohetes colocados en las turbinas; se encontraron también bombas plásticas tiradas en el suelo y que solo fueron colocadas en el Skyvan de Prefectura. También presentaban los aviones infinidad de impactos 7,62 mm.-

El ataque terminó aproximadamente a las 08:40 de la mañana, se evaluaron los daños, se recuperó el material inglés abandonado y se replegó en helicóptero a Darwin.-

días antes la BAM Cóndor trató de recuperar algunos aviones (con su tripulaciones y mecánicos) pero no pudo hacerlo debido al mal estado de la pista, (hundimientos de rueda de nariz en el fango). Asimismo debe reconocerse que el personal (tripulaciones) de la FAA -que se encontraba alojado en dicha Base Aeronaval-no poseía el armamento de mano apropiado para reforzar la defensa terrestre de la misma. Finalmente nuestros aviones se encontraban estacionados en un área reducida (no dispersados) lo que facilitó la operación destructiva del enemigo. Veamos el informe del Cap VILA (dorso hoja 1)

En esta operación la FAA perdió (por destrucción en tierra) los siguientes aviones IA58 PUCARA: (Anexo)

- A-520; A-526; A-502; A-529 y A-552 (total 5 aviones Pucará)

Todas las tripulaciones y el personal técnico fueron evacuados este día s/n en un helicóptero CH-47 y trasladados a su Base (CONDOR) donde arribaron a las 13:00 hs. (Anexo Diario Guerra Escdr PUCARA)

Refuerzos inmediatos

Al tener conocimiento de esta pérdida de material, la FAS ordenó (10:25) su reposición inmediata . Así a las 14:43 despegan (OF 1186) desde SCZ los POCKER, 4 IA58 tripulados por: Nº1 VCom. Saúl E. COSTA (se desempeñaba en SCZ como Jefe de Escuadrón y se autodesignó jefe de esta heróica Escuadrilla); Nº2 Ten. LEMA; Nº3 1er.Ten. MICHELOUD y Nº4 Alf. DIAZ. Su tarea era dirigirse a la BAM Condor y subordinarse al Jefe de dicha BAM, el VCom. PEDROZO. Previamente, al sobrevolar el archipiélago, dividirse por Secciones y

continuar en reconocimiento ofensivo (llevaban el siguiente armamento por avión 4 LAV 61 (Coheteras) Cañones y ametralladoras al completo) por la zona Norte y Sur respectivamente de la Gran Malvina y parte Isla Soledad y luego BAM Condor previo enlace y autorización. Sobre el Atlántico -en el cruce- fueron guiados por un avión Mitsubishi MU-2B (Alf. QUIROGA - Alf. MEYER) OF 2526 hasta la vista de las costas occidentales de Malvinas y desde allí, en razante, continuaron su misión, sin novedad arribando a BAM Condor (Ganso Verde) a las 16:30/17:15 hs. El MU 2B regreso a SCZ donde arribó a 14:30 hs. (Anexo relato 1er. Ten. MICHELOUD - VCom. COSTA - Cap. VILA). Pero en BAM Condor faltaban aviones y no pilotos, por lo tanto ese mismo día fueron trasladados a Pto. Argentino, los siguientes oficiales: 1er. ten. MICHELOUD, Ten. CIMBARO, Ten. NUÑEZ, y Ten. ARSOGARAY, quienes en más se desempeñarían como OCAA (Oficial Control Aéreo Adelantado) a órdenes del CATOM. Heróicos oficiales, todos.

La BAM Condor contaba ahora con 6 aviones de dotación.

El accionar enemigo

Aparte del fructífero ataque a la Estación Aeronaval Calderón -aunque desgraciado en su repliegue (párr   )- el enemigo continuó hostigando a las defensas de Malvinas mientras esperaba sus indispensables refuerzos. Así este día el arma aérea de la flota realizó bombardeos (imprecisos) sobre BAM MLV (12:30/15:47/16:26) con bombing (bombas retardo) y el Hipódromo Pto. Argentino (14:18) y aproximaciones de diversión a la zona defendida. Ningún buque bom

(1) My BRUNO, VCom MORO, My MALDONADO
CP FIGUEROA, CP FRETES, SP DAVERIO
SP LUJAN.-

(2) VCom DOMINGUEZ, My BERNARDI
My VIDELA, CP CAMINO, SAux HUMOLLER
CP GONZALEZ SP FARIAS

(3) My BOLZI, CAP SAMPIETRO, My VILA
SAux LOZANO, CP FRAIRE, SAux OVEJERO
SAux SALZANO.-

bardeó diurno nuestras Islas, ni fue detectado en sus proximidades. Además un Sea Harrier que atacó Pto Argentino fue averiado por nuestra AAe y cayó al mar. Piloto eyectado y recuperado.

La Fuerza Aérea Sur

Nuestra FAS, aparte de los refuerzos IA58 enviados a BAM Condor, efectuó este día las siguientes operaciones principales:

1°) Comprobación CIC y VHF MLV con 1 LR35A - TIFON - OF 2102 - dep de GRA 10:25 a puntos A (52°60'S/62°55'W); B (52°30'/61°30'W) 4 min y C (52°15'S/61°30'W) durante 6 min, anotando coordenadas alcance MLV en radar y VHF. Regreso a GRA 11:57. (Cap. GONZALEZ 1º Ten. ROMEOHI)

2°) E y R cercano en zona "L" un LR35A - BOMBO - OF 2103 - Dep GRA 12:55 Arr GRA 15:33 (Cap. MARTINEZ Ten. HERRERA.)

3°) E y R cercano en zona litoral. Un TS60 (OF 108 y 109) PLATINO I y II desde SCZ en horarios de 09/12:00 y 15/18:00 hs. (agregar tripulaciones)

4°) Puente Aéreo. Fructífero día. Tres cruces;

a) TC-65. Tripulación (~~Anexo~~ (1) dorso hoja 3) Indic ARIES Dep CRV 17:10 (ARR MLV 17:10 DEP MLV 20:35) Arr CRV 23:35. Traslado 15.000 kg carga y 42 pax - CR 156. Entre su carga va un CH 155 y munición

b) TC-63. Tripulación (~~Anexo mismo~~ (2) dorso hoja 3) Indic LIBRA Dep CRV 20:05 Arr MLV 23:15 Dep MLV 23:30 Arr CRV 02:30. Traslado 11.280 kgs carga 28 Pax - CR 157 (Anexo carga)

c) TC-68. Tripulación (~~Anexo mismo~~ (3) dorso hoja 3) Indic TERO Dep GAL 18:20 Arr MLV 22:00 Dep MLV 22:20 Arr CRV 03:15. (16-MAY) Traslado 14.500 kgs carga y 18 Pax. CR 155 entre su carga va 1 CH 155 mm y

munición.

Cruces de ARA

Desde GRA la aviación naval efectuó los siguientes cruces:

1°) Refuerzo dotación a Pto Argentino - 2 MC-33 - Dep GRA 11:00 Arr MLV 12:40 (uno se sale de pista en el aterrizaje)

2°) Pte Aéreo: Un B-200 Dep GRA 09:48 Arr MLV 11:30

3°) Pte Aéreo: Un B-200 Dep GRA 11:05 Arr MLV 14:00

La meteorología

Durante todo el día la meteo fue marginal en las Islas. Una capa de ST bajos la cubrió todo el tiempo, sin claros, la visibilidad estuvo entre 2/5 kms, viento calmo y el punto de rocío muy próximo a la temperatura (2/5 grados C) lo que amenazaba con la posibilidad de niebla.

La planificación estratégica de la invasión

Para el comando supremo de la Task Force (Northwood) la principal actividad consistía en reforzar la capacidad de batalla y la anfibia a efectos de producir el desembarco previsto. Entre los muchos factores que debía tener en cuenta para lograr este propósito, existía la de la vigilancia de nuestra flota de mar a fin de confirmar su no presencia en el TOAS.

A esto se debió que, a partir de este día y durante los 10 días subsiguientes efectuaran 7 salidas con los aviones NIMROD (RAF 201 Sqdn) con su flamante capacidad de reabastecimiento en vue-

lo, para rastrillar, con su poderosa capacidad electrónica, un área (por salida) de 400 NM ancho y 1.000 NM de largo, que cubría holgadamente el litoral argentino del TOAS y detectar, con seguridad, en ella, todo tipo de embarcación de tamaño superior a la lancha. Sus radares "Searchwater" eran capaces de detectar el perfil aproximado de cualquier buque y determinar su longitud. Además sus receptores radar podían detectar posibles emisiones radáricas de cualquier buque en el mar (Anexo Libro SAW pag 92). y Libro FAW pag 403)

Cada una de estas misiones insumían 19:00 hs de vuelo continuado, siendo necesarios como mínimo, 3 REV. Normalmente su ruta, a FL 7.000/12.000 ft, era Isla Ascensión -150 NM al N Pto Argentino- 270° hasta 60 NM costa Argentina y desde allí paralelo a nuestro litoral hasta 90° MDP y regreso Ascensión.

Estas costosas y riesgosas operaciones E y R, demostraban la deficiencia de información satelitaria que poseía la conducción británica.

Otros sucesos

La FAS (COPERAER) mediante el Mje 151645 solicita nuevamente al Comandante del TOAS, se le subordinen los medios aéreos A4Q y SUE de Grande bajo el control operacional de la FAS. Al día siguiente el Comando TOAS comunica por mensaje 4991 (2300 hs) que reitera su decisión del 01 mayo e "informa que dichos medios, por misión y teatro corresponden a este Comando" (TOAS).

Las Lecciones del día

1°) Análisis, ~~estudio~~ y proposición para un estudio conjunto respecto a la aviación embarcada dono

no solo ejecuta circunstancialmente sino que

que planifica una batalla aérea.
~~desde~~ operando desde bases en
tierra. — antecedentes mundiales. Casos históricos. —

El día 16-May-82 (Domingo)

El accionar enemigo

Continuando su esquema rutinario (adoptado desde el 01-may) el enemigo aeronaval perseveró en sus acciones de desgaste mientras aguardaba sus refuerzos. Así:

1°) El arma aérea de la flota realizó las siguientes incursiones:

a) 05:10 2 aviones Harrier atacan depósitos de combustible en Bahía FOX. Resultan heridos 1 Oficial, un Suboficial y dos soldados.

b) 10:10 hs Sobrevuelos (un ataque) de aviones Harrier sobre zona Pto SAN CARLOS y DARWIN, (posiblemente exploración fotográfica) (altura ataque mayor 20.000 ft)

c) 12:15 hs Ataque (2 Harriers) a BAM MLV (sobre posiciones AAe Repelidos eficazmente. Dos bombas explotan próximo a G 1 AA, una cae al mar.

d) 13:40 Sobrevuelo (E y R) Harrier sobre Pto Argentino. (ver Anexo Diario de Guerra 3a. Ba.)

e) 13:55 Ataque (2 Sea Harriers) a nuestro buque RIO CARCARAÑA (Pto King) el cual se incendia y es abandonado. Sin víctimas. (Buque; {Pérdidas propias material transportado - parte [illegible] GAE 142000 al 200800 - Msj 126 MLV OBJF 191405)

f) 14:15 hs. Ataque de 2 SH a nuestro buque ARA Ba. Buen Suceso, fondeado en Bahía Fox. No sufrió daños graves.

g) 14:30 Ataque 2 SH sobre BAM MLV. (gran altura) Sin daños. Un misil de SH próximo a impactar en otro SH. Otra sección sobrevuela en

altura. Un S.Harrier probablemente averiado por n/AAe.

2°) 22:35 Una unidad de superficie (F)[2)] efectúa fuego naval sobre Pto Argentino

Nuestro Cañon 155 mm (CITEFA)

Como pudo observarse, en nuestros cruces del Pte Aéreo (días) los aviones de FAA habían trasladado a nuestro Ejército en el TOM, tres cañones de 155 mm, novedad de CITEFA, que aunque en escaso número, su accionar posterior produjo una sorpresa técnica al enemigo naval y terrestre. Su primer empleo se produjo este día contra la fragata que, entre 22:35/38 efectuó fuego naval sobre Pto Argentino (parr anterior, inc 2°). Los disparos del cañón CITEFA, de un alcance no previsto por los buques que bombardeaban nuestras posiciones, produjo el inmediato retiro de la fragata británica.

Nuestras Operaciones Aéreas

La FAS no ejecutó este día misiones de combate. Reservaba y alistaba sus sistemas de armas para cuando el enemigo debiera necesariamente entrar dentro de su alcance, a efectos de realizar la operación anfibia de envergadura, inevitable, en cualquier momento.

En esta fecha se habían interrumpido totalmente las negociaciones diplomáticas (Anexo).

Así este día la FAS, cumplió las siguientes operaciones:

1°) Verificación y ajuste del CIC MLV (Rd y VHF). OF 2108 - 1 LR35

- "El domingo 16, como todos los feriados, te-
níamos novedades de los ingleses; ese día
tuvimos 4 salidas; se estimaba que algo
pasaba en el extremo occidental de la isla;
posiblemente la colocación de un
radar, salimos con el Ten CRUZADO y
volamos la zona durante 01:45; estimo que
algo debe haber habido, mi numeral
vio un movimiento que nunca más
volvimos a identificar, posiblemente
han sabido mimetizarse en base a su
experiencia, si es que realmente
estaban haciendo algo ahí."

TIFON - Dep CRV 17:23 FL 300 a puntos A (50°30'S/62°00'W) - (Vcom. De la Colina / 1er Ten Blanco.)

B (51°00'S/62°00'W) y regreso a CRV 19:53.

2°) E y R litoral. OF 110/11 - PLATINO I y II - 1 TS60 en E y R des de SCZ Dep 09:00 y 15:00 a Arr SCZ 12:00 y 18:00. Sin novedad en ambas salidas. (Tripulaciones)

3°) Puente Aéreo. CAT 158 - PATO - 1 C-130 - TC-65 desde CRV (23:05) Tripulación Cap. MARTEL; Cap. KRAUSE; VCom. MEISNER; C/P/ CARDO NE; C/P. CANTESANO; S.Aux. GATTO; S.A. ALBELOS. Esta misión, ya en vuelo, fue cancelada por "situación táctica desfavorable" en BAM MLV - informada por el CATOM (24:00 hs) Arr en CRV 170130 (Anexo)

4°) Expl. y Rec. Lejano. 1 B-707 (elaborar)

Las actividades en el TOM

El CATOM, BAM Cóndor, cumplió este día 4 salidas de IA 58 que patrullaron, en Reconocimiento Ofensivo las costas del Estrecho de San Carlos, donde existían indicios de movimientos de infiltrados (aparentemente en instalación de radiobalizas) pero no detectaron su presencia. Nos dice el Cap VILA; (dorso hoja 2)

La apreciación del CATOM (Brig. CASTELLANOS)

Este día, el Comandante de la FAS, Brig Ernesto H. CRESPO, recibió un importantísimo informe/Apreciación del CATOM (Brig CASTELLANOS) el cual, por su exactitud en la apreciación inmediata, constituiría una pieza histórica de gran valor. (Anexo)

Las previsiones enemigas para el desembarco

En el "HMS Fearless" cuya posición oscilaba entre los me-

ridianos 56°/57°W y los paralelos 51°/52°S (Anexo mapa) el Brig. Julián THOMPSON (Comandante de las Fzas de desembarco (3a. Brig Inf Marina-Comandos) imponía a sus subordinados de la Orden de Operaciones para el desembarco. y ajustaba los detalles para su ejecución (Anexo -Libro NO PICNIC - pags 46/53).

Reorganización del Alto Comando Argentino

En los órganos de planificación del COMIL (EMC) se estudia la posibilidad de reagrupar (físicamente) en CRV a los distintos Cdos Operativos (CTOAS-CAE-FAS). De aquí nacerá el CEOPECON -Centro de Operaciones Conjuntas- que mejoraría la conducción estratégica operacional de nuestras Fuerzas.

Las lecciones del día:

1°) El sistema de control aerotáctico integrado al sistema VYCA (MLV) desde una BAM (tipo Condor) con aviones tácticos. Organismos y funciones para un sistema precario.- Puesto de Comando (o sala de operaciones) de una BAM (tipo Condor). Manual de equipamiento y funcionamiento.-

El día 17-May-82 (lunes)

~~El ataque al petrolero~~

~~elaborar - no se cumplió.~~

~~¿a incluimos?~~

~~ON Buque GOLDROBERT~~

La situación en MLV

Nuevamente el enemigo ataca nuestras posiciones con su aviación embarcada; desde el PAL Invencible que se mantiene orbitando entre los meridianos 56/57°W y los paraleles 51°/52°S, ~~así~~ atacan:

1°) 08:30 2 SH ~~atacan~~ con bombas explosión aérea a las posiciones de la 3a. batería (cañones) del GIAA en BAM MLV, deteriorando un cañón antiaéreo.

2°) 2 SH ~~atacan~~ la BAM Cóndor (Ganso Verde) en vuelo razante. Al intentar nuevo ataque 1 avión es averiado (sin confirmar) por la pieza N° 4 del GIAA em Darwin.

3°) PAC 1 orbitando sobre el mar, al Este, sin dirigirse al archipiélago en varias oportunidades del día.

Sus buques se encuentran detectados (17:30 hs) en las posiciones (Anexo mapa). -

La meteorología es marginal, con breves períodos de mejoría. - Viento calmo. neblina.

La FAS

La FAS sigue velando sus armas y ejecuta sus operaciones aéreas rutinarias:

1°) de Diversión (detección emisiones radar del ENO) 1 LR 35A - OF 2110 - POMO 1 CRV 0723 L/SJU - pto A FL 300 50°30'S/62°30'W - B (51°00'S/61°30'W) a CRV 09:32 1°Ten. Blanco/Ten. Cerecedo.

2°) Puente aéreo: Dos cruces (un tercero suspendido por teo)

a) 1 C-130 - TC 65 - ~~PATO~~ PAMPA - Cap.MARTEL, Cap.KRAUSE, Vcom.MEISNER, CP.CARDONE, SAux.GATTO, SA.ALBELOS, CP.CANTESANO - Dep CRV 12.45 Arr MLV 16.03 Dep MLV 16.20 Arr CRV 19:15. Transportó carga 14.500 kgs y 11 Px

b) 1 C-130 - TC63 - CAIMAN - Vcom. DEMARCO, My.MACLAY, Cap. MARTIARENA, SAux.FARINA, CP.RULLI, SM.CASTILLO, SAux.CORTE Dep CRV 14:30 Arr MLV 17:45 Dep MLV 18:00 Arr CRV 20:20 - Transportó 14.000 kg Pax 2

3°) Pone a disposición del CAE 4 MK62 y 1 LR 35A en MDP para operación estratégica.

ARA (cruce)

Este día un F28(ARA) efectúa un cruce desde GRA a MLV (transportando repuestos de dicha Fuerza) dep GRA 13:12 Arr MLV 14:33 Dep MLV 14:47 Arr GRA 16:02

CATOM

Nuestro componente aéreo en MLV, ordenó una salida de Reconocimiento Ofensivo a la BAM Cóndor para constatar informaciones (provenientes de Pto Howard) respecto a dos lanchones (aparentemente enemigos) que navegaban en el Estrecho de San Carlos; más precisamente en Bahía Pto. Salvador. Cinco IA58 ejecutaron esta misión, por más de dos horas, no pudiendo confirmar su avistaje. (anexo diario Cap. VILA).

El HMS ATLANTIC CONVEYOR

Este día el portacontenedor Atlantic Conveyor, arribaba a las proximidades de la zona TRALA y los Harriers GR3 que transportaba (14 avs) eran transferidos a los portaviones, el día siguiente.-

El HMS INVINCIBLE (textual del libro FAW)

"Dos helicópteros Sea King (ZA 290 y ZA 292) fueron transferidos del Hermes al Invincible durante la noche del 17-may para una operación de reconocimiento de largo alcance, la cual después adquirió notoriedad cuando uno de ellos fué destruido. El "Invincible" se dirigió hacia el oeste acompañado de "Broadsword" navegando a 25 Kt, a distancia de 1 milla entre ellos, en total oscuridad y silencio radar.- El Lt. HUTCHINGS (RM) y su tripulación despegó del Invincible, en el ZA 290 a las 00:15 del 18-may, aparentemente
dos

con un contingente de personal SAS abordo, y los dos buques invirtieron su rumbo, de vuelta hacia las posiciones del Carrier Battle Group (al Este de MLV). Aunque no existe explicación oficial de esta operación se ha sugerido que la misión era insertar Fuerzas Especiales en el continente sudamericano, próximos a la base SUE en Rio Grande.- El ZA 290 fué aterrizado por HUTCHINGS esa mañana en una playa (AGUA FRESCA), a unas 11 millas de Pta Arenas, al Sur de Chile. El Sea King fué deliberadamente incendiado por su tripulación (Lt Hutchings, mas Lt A.R.C. BENNET y tripulante IMRIE) quienes se rindieron a las autoridades chilenas algunos días después y fueron consiguientemente repatriados al Reino Unido.- El otro helicóptero (ZA 292) que permaneció abordo del Invincible como reserva del anterior retornó al Hermes el 18-May."

Una nueva demostración de la deficiencia de información satelitaria y alerta temprana que soportaba la Task Force.- (Anexo informe Com DIANA)

El día 18-May

En Pto Argentino

Desde antes del amanecer (entre 05:10 y 09:30), las PACs británicas estaban activas, nuestros radares registraban sus movimientos y aproximaciones (y algunos sobrevuelos a gran altura) sobre el archipiélago, lo que obligaba a alertar a todo nuestro sistema defensivo.(en Pto Argentino y Darwin). Hasta que a las 10:25 2 aviones GR3 atacan (siempre en altura) la zona de AAAe del Aeropuerto (Piezas 35 mm). Repiten el atque a las 12:25 y 14:32 sobre la misma zona y a las 17:07 sobre península de Fresynet, a 1200 mts de un centro poblado, al tiempo que se arroja chaff desde un avión. Estos molestos ataques si bien mantenían en vilo a nuestros defensores malvinenses, no producían mayores daños.

En Darwin

Desde nuestra BAM Cóndor, dos IA58 realizan el Reconocimiento Ofensivo de rutina, sin encontrar objetivos. (Tripulaciones?)

En CRV asimismo, el enemigo ataca con dos (dorso)

El Comando de la FAS sólo ordena este día dos cruces con C-130, ellos fueron:

1º) TC-63 (Trip del Cap MARTEL) - MARTE - Dep CRV 14:10, vuela 07:15 en total y a su arribo a MLV no puede entrar por met; regresa a CRV donde arriba 21:25 hs.

2º) TC-65 (Trip My PALAZZI, Vcom SANCHOTENA, Vcom TRIBIANI, SAux ROMERO, CP TORRES, SP AREVALO, SP SANCHEZ) - LIBRA - Dep CRV 13:15 Arr MLV 16:20 Dep MLV 16:40 Arr CRV 19:15 - Transportó (Anexo detalle) 15.200 kgs carga y 4 Pax.

De un diario de guerra

Este día, el Jefe del Dpto Inteligencia A2 del CATOM, Com Mendiberri, escribe entre otros acontecimientos, en su diario de guerra manuscrito:

"22:30 ARGENTINA rechaza propuesta británica para cese el fue-"go. Mucha gente preocupada" (Anexo)

De "La Gaceta Argentina" (diario de Pto Argentino

GR3 (RAF) a la artillería AAe de nuestra BAM condor. Uno, procedente del NE lanza chaff a la central Skyguard mientras que el otro bombardea con bombas BL-755 (beluga) la posición que había tenido el radar Elta.- Este ya lo había detectado y dado la alerta a las diferentes piezas de 20 mm que lo recibieron con fuego cruzado de todas las piezas. El avión largó dos contenedores de belugas completos a tan poca altura que quedaron intactas sin explotar.

La meteorología en Malvinas

amanece cubierto SC NS 300/600 mts llovizna. Visibilidad 2/5 km. Luego empeora descendiendo techo y visibilidad. a partir de las 17 hs niebla (7/7).-

Se lee, entre otras noticias y comentarios, el siguiente aviso:

"AVISO DE LA GOBERNACION MILITAR "
"Se hace saber a todo el personal militar destacado en este "
"territorio, que todos los edificios, propiedades, vehículos "
"de todo tipo, bienes de consumo, etc, son de propiedad de "
"particulares y que estan y deben ser amparados con contratos"
"celebrados con sus respectivos propietarios, a quienes se "
"paga con fondos del Estado Nacional Argentino, por lo que no"
"existe ni debe existir confiscación alguna. "
"También son sufragados con fondos nacionales todos los daños"
"ocasionados a particulares, que en su gran mayoría, y por ha"
"ber nacido en estas Islas son nuestros compatriotas."

E y R Cercano

Se realizan las exploraciones cercanas de rutina, Platino I y II, 1 TS 60, desde SCZ, entre 09:00 a 12:00 y 15:00 a 18:00 hs, sin novedad. (Expulsaciones)

las lecciones del día

1º) Analisis sobre distribución y empleo de los misiles SAM 7 provistos a la BAM Condor. Oportunidad de sus disparos.-

El día 19-May-82

La meteorología

En Pto Argentino el QAM de las 08:00 hs era:

340/8 2 Km -neblina- 8 ST 350 5/4 1007.0

Esta situación se mantuvo durante toda la mañana, con algunos claros al mediodía, pero cerrándose a partir de las 16:00 hs hasta que, a las 19 hs el QAM indicaba:

030/14 150 mts -llovizna, cielo invisible- 6/6 1007.0

El enemigo

Mientras el grupo de desembarco anfibio de la Task Force (Anphibious Landing Group) al mando del Comodoro CLAPP, apresta sus naves para el asalto en San Carlos, el Brigadier Julián Thompson, desde el HMS FEARLESS, Comandante de las Fuerzas de Asalto (3a. Brigada) reubica (cross-decking) su personal y unidades en dichas naves y ultima sus preparativos para la operación ~~CORPORATE~~ SUTTON; este Grupo se mantiene en la posición (elaborar) (Anexo)

El Carrier Battle Group, al mando de VAlte WOODWARD, continúa con sus maniobras de superficie y realiza este día, dos operaciones principales con ambos PALs:

1º) Desde el PAL HMS INVINCIBLE, efectúa 8 salidas de PAC, entre ellas 2 avs Harriers GR3 que atacan, a gran altura (sin precisión) nuestras posiciones terrestres en Mte Kent a las 10:00 hs. ~~Se estima fueron ataques de diversión.~~ Estas salidas

2º) ~~El PAL HMS "Hermes", entre las 00:00 y 12 hs, ejecuta una navegación solitaria, a máxima velocidad, hacia el Oeste aproximándose a nuestro continente lo suficiente para lanzar un helicóptero Sea King con elementos SAS. Este helicóptero (matr ZA-290 del 846 Sqdn) entró por el Estrecho de Magallanes y aterrizó en territorio chileno, a las 06:00 (en Agua Fresca-18 kms al Sur de PUNTA ARENAS, cerca del FUERTE BULNES) e inmediatamente fue incendiado por su tripulación , la cual -y su pasaje- desaparecieron por el momento.~~ Se apreció que dichos elementos de-bían dirigidas a una concentración de helicópteros de N/Ejército que el ENO habría detectado (EyR) en ese lugar. Afortunadamente no se encontraban los helos en ese lugar y momento.-

(x1) My PALAZZI, VCom SANCHOTENA, VCom TRIBIANI, S Aux ROMERO, Cp TORRES, SP AREVALO SP SANCHEZ.- Debe destacarse que el Com MARTINEZ (jefe del Gpo 1 de Transporte) no estaba designado para esta ataque misión, pero decidió acompañar (de incognito) a los tripulantes de la misma, hasta las proximidades del objetivo, en que se hizo presente en la cabina del avión.-

---

(x2) ~~Lanzamiento contenedores en Bahía FOX.- Tripulación: VCom CANO, Cap HRUBIK, My TORIELLI, SM GILIBERTO, SM AGUIRRE, S Aux FATTORE SA MOLINA. Lanza 9.000 Kg carga S/N~~

(x3) My BRIEND, Cap BILMEZIS, SM CUFRE CP GOLIER, SA MARIONI, SP LASTRA

bían infiltrarse a posiciones próximas a nuestros aeródromos continentales, a efectos de ejercer una observación visual de nuestros movimientos aéreos y alertar de ellos al Carrier Battle Group.

Una nueva demostración de la deficiencia de información y alerta temprana (Early Warming) por medios electrónicos y especialmente satelitarios, que soportaba la Task Force. (incluir actividades posteriores de estos elementos y tripulación) (Anexo inform Com DIANA)

la FAS

Sus unidades de combate se mantienen en un interminable apresto, a la espera de la decisión enemiga de actuar. Entrenan sus tripulaciones aún inexpertas (Anexo PLN GAL) y controlan y afinan sus sistemas de armas.

Mientras tanto, el Cdo de la FAS, planifica y controla la ejecución de los siguientes cruces que este día ofrecen variantes operativas:

1º) TC-66 - C-130 - ARIES (Trip Cap MARTEL - Anexo) Dep CRV 08:05 vuela durante 6:35 y no puede aterrizar en MLV por met. Regresa a CRV 13:24 S/N (dorso hoja 1) (x1)

2º) TC-68 - C-130 - TRONCO (Trip Com MARTINEZ - ~~Anexo~~) Dep CRV 13:21 - Misión Lanzamiento carga aérea zona DARWIN (Relato Anexo-Libro Cap CARBALLO) Por primera vez nuestra aviación de Transporte realiza este tipo de entrega. Lo hace a las 16:15 (lanzando 8 tons víveres) y regresa a CRV donde aterriza a las 19:01 S/N (X3)

3º) TC-63 - C-130 - PATO (Trip VCom NOE - ~~Anexo~~) Dep CRV 13:15 - Traslada a BAM MLV 14.200 kgs carga y 8 Pax. Arr MLV 16:10 Dep MLV 16:20 Arr CRV 18:50 S/N

~~4º) TC-64 - C-130 - GALLO (Trip confirmar) Dep CRV 15:50 Arr 21:00 (OJO verificar incisos en CAT)~~ Tripulación Misión (X2)

Cruce ARA

Este día también un F28 de ARA -LV PER- efectuó un cruce: Dep GRA 15:29 Arr MLV 17:00 Dep MLV 17:14 Arr GRA 18:30 S/N

E y R

En el ámbito lejano un B-707 (demás datos) realizó exploración lejana en el área (elaborar)

En el ámbito cercano, se cumplieron las siguientes salidas: Cap MARTINEZ / Ten Cercado

1º) OF 2124 - 1 LR 35A - MALO - Zona "S" (59º30'S 56º00'W/59º30'S 65º00'W) Dep GRA 12;15 Isla Nueva - GRA Arr 14:58 S/N

2º) OF 113/115 - 1 TS60 - PLATINO(I y II) E y R desde 09:00 a 12:00 hs y desde 15:00 a 18:00 hs. Operando desde BAM SCZ S/N

BAM Condor

Pese a las malas condiciones meteorológicas, ejecuta este día 6 salidas de reconocimiento ofensivo con sus aviones IA58 (Pucará) en ambas costas del Estrecho Sn Carlos y adyacencias, sin novedad. (Expulsiones)

Cañoneo nocturno

En la medianoche (00:35 a 01:00) un buque inglés se aproxima a Pto Argentino (20/25 NM) y realiza su rutinario cañoneo naval. Responden nuestras piezas de 155 mm y cesa el fuego, retirándose el buque por el radial 170º.

Finaliza otro día ~~tenso~~ gris, en esta vigilia de armas.

Lecciones del día

1 Análisis de las misiones de lanzamiento aéreo - C-130 - en Darwin y Howard. - Descripción y evaluación de ambas operaciones. - Modificaciones al manual operativo correspondiente.

(agregar ..... a lapiz en el ... 2º)

Mientras tanto, el Cdo de la FAS, planifica y controla la ejecución de los siguientes cruces que este día ofrecen variante operativas:

1º) TC-66 - C-130 - ARIES (Trip. Cap. MARTEL - anexo) Dep. CRV 08:05 vuela durante 6:35 y no puede aterrizar en MLV por met. Regresa a CRV 13:24 S/N.

2º) TC-68 - C-130 - TRONCO (Trip. Com. MARTINEZ, My. PALAZZI, Vcom. SANCHOTENA, Vcom. TRIBIANI, S.AUX. ROMERO, C.P. TORRES, S.P. AREVALO, S.P. SANCHEZ) Debe destacarse que el Com. MARTINEZ (Jefe del Grupo 1 de Transporte) no estaba designado para esta difícil misión, pero decidió acompañar (de incógnito) a los tripulantes de la misma, hasta las proximidades del objetivo, en que se hizo presente en la cabina del avión. Dep CRV 13:21 Misión lanzamiento carga aérea zona DARWIN (Relato Anexo-Libro Cap. CARBALLO) Por primera vez nuestra aviación de Transporte realiza este tipo de entrega. Lo hace a las 16:15 (lanzando 8 tons víveres) y regresa a CRV donde aterriza a las 19:01 S/N.
Veamos el informe del Equipo Control de Combate

3º) TC-63 - C-130 - PATO (Trip. Vcom. NOE - My. BRIEND - Cap. BILMEZIS - S.M. CUFRE - C.P. GOLIERI - S.A. MARIONI - S.P. LASTRA) Dep. CRV 13:15 - Traslada a BAM MLV 14.200 kgs carga y 8 pax. Arr MLV 16:10 Dep MLV 16:20 arr CRV 18:50 S/N.

Cruce ARA

Este día también un F-28 de ARA - LV PER - efectuó un cruce: DEP GRA 15:29 arr MLV 17:00 Dep MLV 17:14 arr GRA 18:30 S/N.

E y R

En el ámbito lejano un B-707 (demás datos) realizó exploración lejana en el área (elaborar)

En el ámbito cercano, se cumplieron las siguientes salidas:

1º) Cap MARTINEZ- Ten. CERCEDO - CF 2124 - 1 LR 35A - M-10 - Zona "Z" (59º30'S 56º00'W/59º30'S 65º00'W) Dep GRA 12:15 Isla Nueva - GRA Arr 14:58 S/N

2º) OF 113/115 - 1 T560 - PLATINO (I y II) E y R desde 09:00 a 12:00 hs. y desde 15:00 a 18:00 hs. Operando desde BAM SCZ S/N.

BAM Cóndor

Pese a las malas condiciones meteorológicas, ejecuta este día 6 salidas de reconocimiento ofensivo con sus aviones IA58 (Pucará) en ambas costas del Estrecho San Carlos y adyacencias, sin novedad (Tripulaciones).

Cañoneo nocturno

En la medianoche (00:35 a 01:00) un buque inglés se aproxima a Pto. Argentino (20/25 NM) y realiza su rutinario cañoneo naval. Responden nuestras piezas de 155 mm y cesa el fuego, retirándose el buque por el radial 170º.

Finaliza otro día gris, en esta vigilia de armas.

Lecciones del día

1º) Análisis de las misiones de lanzamiento aéreo - C-130 - en DARWIN y HOWARD. Descripción y evaluación de ambas operaciones. Modificaciones al Manual Operativo correspondiente.

x (ECCO) en el TOM, 1er Ten Rodolfo YUSE:

"Una vez seleccionada y demarcada (la pista de lanzamiento en las inmediaciones de la BAM Condor) con la colaboración del personal de FAA destacado en dicha BAM, se realizó, a las 16 horas, el lanzamiento previsto. El mismo se efectuó con todo éxito, arrojándose diecisiete bultos aproximadamente conteniendo los mismos ropa y alimentos, los cuales se recuperaron en su totalidad.

El tipo de lanzamiento efectuado no coincidió con la orden recibida por el jefe del ECCO. En lugar de realizarse el lanzamiento de carga a baja altura, para lo cual había sido preparada la zona, se efectuó lanzamiento de contenedores tipo A-22 a una altura de 1000 pies.- El rumbo de pasaje del avión, no coincidió con el sugerido por el personal ECCO.- Finalizada esta operación se recibió por parte del jefe de la BAM Condor la orden de que el personal y medios debían trasladarse a Bahía Fox, con la misma misión, seleccionar y demarcar una pista de lanzamiento en dicha localidad. El equipo fué infiltrado en la zona por un helicoptero Bell 212 (Tripulación ?) de la FAA -

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

ORGANISMO	Nº DE ORDEN	TEMA INSPECCIONADO	CRITICA

<u>El día 20-May-82</u>

<u>La meteorología</u>

En el archipiélago, al comenzar el día empieza a incrementarse el viento en superficie, mientras se mantiene cubierto (8 ST 300 mts) y el punto rocío siempre próximo a la temperatura ambiente (7.8/7.1) mientras desciende la presión (de 1.002.8 a las 00:00 a 999.3 a las 04:00). Las ráfagas de viento alcanzan a 42 km Durante la mañana se mantiene esta situación y a las 13:00 comienza una llovizna que reduce la visibilidad, durando hasta el anochecer.

<u>La actividad del enemigo</u>

Este día -ahora lo sabemos- la Task Force se encontraba en el D-1 de la Operación SUTTON (el asalto anfibio en San Carlos). Ubicada cada vez más próxima y numerosa en los alrededores del archipiélago -aprovechando el factor meteorológico adverso para los defensores- (Anexo mapa 20 may)- realizó fundamentalmente ataques de diversión tendientes a velar el punto donde establecería su cabecera de playa. Por ello realizó las siguientes misiones principales:

1º) A partir de las 06:30 (y a pesar de la meteorología desfavorable) PACs (del Invincible efectúan penetraciones de diversión, acercándose y retirándose de n/archipiélago. Una de estas PAC -alrededor de las 11:00 hs- es vectoreada para perseguir (aparentemente) a un C-130 (ACUARIO) propio que pretendió aterrizar en MLV y no lo logró por fuerte viento.

2º) A las 12:00, 3 RAF Harriers GR3 (Integrado por el Jefe de Gpo y los 2 Jefes de Escuadrón-Ver anexo-Libro EAW pag 98) atacaron los depósitos de combustibles de nuestra guarnición militar en Bahía Fox, sin encontrar resistencia en el objetivo.

3º) A las 17:30, elementos helidesembarcados (nivel Sección) en proximidades de DARWIN, atacan con armas automáticas a las posiciones de artillería antiaérea de ese sector.

4º) A las 20:15, Intento de infiltración de patrullas al W de Pto

(x1) Cap HRUBIK, My TORIELLI, SM GILIBERTO
SM AGUIRRE, SAux FATTORE, SA MOLINA

(x2) VCom SANCHOTENA, VCom TRIBIANI
SAux ROMERO, Cp TORRES, SP AREVALO
SP SANCHEZ.–

Argentino. Diversión.

5°) 22:00 Lanzamiento de bengalas (probablemente desde helicópteros, sobre costa Este de Península San Luis (al N Ba Anunciación).

6°) 22:30 Nuevos ataques a DARWIN, ahora con armas pesadas (cañoneo naval) con lanzamiento de bengalas; cesa esta operación a las 00:30 del día 21-May.

Aunque todavía el Comando Argentino no se había percatado, la invasión ya estaba en ejecución.

La FAS

Sin tener mayor conciencia de que este día sería el último día de vigilia -e inactividad- la FAS aparte de entrenar a sus tripulaciones (Anexo PLN BAM GAL) realizó sus operaciones de rutina: Transporte Aéreo a MLV y Exploración/Reconocimiento lejana y cercana:

1°) El puente aéreo doro hoja 1 (x1)

a) TC-64 - C-130 PATO -(Trip VCom CANO ~~Anexo~~) Dep CRV 14:00 hs Lanzamiento contenedores en Bahía Fox (9.000 kgs) a las 16:20 y regreso a CRV Arr 18:15 S/N

b) TC-66 - C-130 ACUARIO -(Trip My PALAZZI-~~Anexo~~) (x2) Dep CRV 08... Sobrevuela vertical BAM MLV, sobre techo y no aterriza por fuerte viento (11:00 hs) regresando a CRV - aparentemente perseguido por una PAC en la zona, (~~párr~~ se dirige a CRV)- donde arribó 13:24 con su carga de vuelta.

2°) E y R

a) Lejana (elaborar)

b) Cercana:

- OF 2130 - 1 LR 35A - BOMBO - Dep GRA 18:30 a zona "V" Arr 20:51 GRA S/N Cap. BENZA/1er Ten. RONCONI.
- OF 2131 - 1 AC690 - Plan Marrón - Dep TRE 09:30 Arr TRE 12:30 S/N
- OF 2133 - 1 LR 35A - TIFON - Dep GRA 19:00 Isla Nueva y adyacencias y Arr GRA 21:00 S/N Cap. MARTINEZ / Ten Calcedo.

(20-May) (agregar en ap a) inc 1º) lo manuscrito.-

4º) A las 20:15, Intento de infiltración de patrullas al N de Pto Argentino. Diversión.

5º) 22:00 Lanzamiento de bengalas (probablemente desde helicópteros, sobre costa Este de Península San Luis (al N Ba Anunciación).

6º) 22:30 Nuevos ataques a DARWIN, ahora con armas pesadas (cañoneo naval) con lanzamiento de bengalas; cesa esta operación a las 00:30 del día 21-MAY.

Aunque todavía el Comando Argentino no se había percatado, la invasión ya estaba en ejecución.

La FAS

Sin tener mayor conciencia de que este día sería el último día de vigilia -e inactividad- la FAS aparte de entrenar a sus tripulaciones (Anexo FIN BAM GAL) realizó sus operaciones de rutina: Transporte Aéreo a MLV y Exploración/Reconocimiento lejana y cercana:

1º) El puente aéreo

a) TC-64 - C-130 PATO (Trip. Vcom. CANO- Cap. HRUBIK- My. TORIELLI- S.M. GILIBERTO- S.M. AGUIRRE- S.AUX. PATTORE- S.A. MOLINA - Dep. CRV 14:00 hs. Lanzamiento contenedores en Bahía Fox (9.000 kgs.) a las 16:20 y regreso a CRV Arr 18:15 S/N. Veamos el informe del ECCO, 1er Ten YUSE; (al dorso de esta página)

b) TC-66 - C-130 - ACUARIO - Trip. My. PALAZZI - Vcom. SANCHOTENA - Vcom. TRISIANI - S.AUX. ROMERO - C.P. TORRES - S.P. AREVALO - S.P. SANCHEZ - Dep. CRV 08... Sobrevuela vertical BAM MLV, sobre techo y no aterriza por fuerte viento (11:00 hs.) regresando a CRV aparentemente perseguido por una PAC en la zona. Se dirige a CRV donde arribó 13:24 con su carga de vuelta.

2º) E y R

a) Lejana (elaborar)

"En Bahía Fox se encontraba desplegado el R.I.8 de CRV y una Compañía de Ingenieros 8 de Sarmiento. Se informó al Jefe Ca de Ingenieros la misión a cumplimentar en dicho lugar. En circunstancias en que se buscaba la zona más apta para efectuar el lanzamiento, sobrevolaron la zona dos aviones IA58 Pucará que, al encontrarse vertical a las posiciones del RI 8 tuvieron que efectuar el escape inmediato al recibir fuego de propia tropa. Aparentemente sin dificultades observables.- Ante esta situación se solicitó al Jefe Ca. Ingenieros que pusiera en conocimiento de toda la tropa acantonada en ese lugar, la presencia de un avión C-130 que haría lanzamiento de carga dándole todos los datos necesarios para el reconocimiento del mismo, agregándole para conocimiento del personal que todo avión a hélice que sobrevolara la zona era propia tropa. Asimismo se reiteró la presencia del avión C-130 hasta el punto de molestar al jefe de la citada Ca. Si bien las características de la operación eran del tipo secretas, se quiso evitar que el citado avión fuera derribado por propia tropa.

Con la experiencia recogida en el lanzamiento anterior se marcó una zona, de manera tal que el avión efectuara el lanzamiento cualquiera fuese el rumbo de entrada a la zona, y no tuviera que efectuar un cambio de rumbo que demorase la operación.- A las 16 hs se efectuó el lanzamiento con todo éxito, arrojándose aproximadamente dieciocho bultos tres de los cuales cayeron al agua, a consecuencia del fuerte viento reinante, aproximadamente 18 Kt. Los mismos fueron recuperados de inmediato encontrándose a diez mts de la costa de una ría.- Dichos bultos contenían en su interior, ropa de vestir no ocasionándose ningún tipo de pérdidas, el resto de la carga se recuperó sin novedad.-

sigue dorso h.3

Finalizado el lanzamiento, cuando el avión sobrevoló las posiciones del RI 8

b) Cercana:

- OF 2130 - 1 LR 35A - BOMBO - Cap. BENZA/1er. Ten. RONCONI - Dep. GRA 18:30 a zona "V" Arr 20:51 GRA S/N.
- OF 21231 - 1 AC690 - Plan Marrón - Dep. TRE 09:30 Arr TRE 12:30 S/N.
- OF 2133 - 1 LR 35A - TIFON - Cap. MARTINEZ/Ten. CERCEDO - Dep GRA 19:00 Isla Nueva y adyacencias y Arr GRA 21:00 S/N.

La BAM Cóndor

Antes de los ataques nocturnos (párrafo) la BAM Cóndor efectuó, entre 14:00 y 15:40, dos salidas de reconocimiento ofensivo -con muy mala meteo- sobre el límite Oeste y el sector Sud de la Isla Gran Malvina, sin novedad.

También en esta gloriosa Base Aérea de la FAA en Malvinas, se conocen aquí la vigilia armada, desgastante, incómoda, frustrante ... En las próximas horas comenzarían sus días más heroicos. Dice el informe del Cap. VILA:

"46. El día 20 continúan nuestras misiones, con el Cap. GRUNERT y "
"Ten. CALDERON. A las 18:30 hs. hay ecos de 2 helicópteros que lue"
"go los ve la ROA. A las 22:30 hs. hay alarma de inminente ataque "
"y desembarco helitransportado; ya este día dormitamos hasta con "
"el FAL cargado. A propósito: ¡que cosa que no sirve para nada en "
"una guerra: la pistola!".

Las Lecciones del día

1°) La exploración aeromarítima. Responsabilidad. Equipamiento posible FAA, Nimrods argentinos. Operación conjunta. El centro de Operaciones Aeromarítimas. Posibilidad de implementación.

2°) Procedimientos de lanzamientos en un T.O. - Coordinaciones. Actitud de la propia tropa. Escalonamiento en EA y ALD. - Doctrina conjunta.-

se abrió fuego contra el mismo, pese a las reiteradas advertencias que se efectuaron con anterioridad.- El C-130 abandonó la zona sin novedad.- Horas más tarde el suscripto requirió ante la jefatura del RI 8 un enlace radioeléctrico con las posiciones de Puerto Argentino con la intención de conocer el arribo del C-130 a CRV el cuál se efectuó sin novedad. La jefatura del RI 8 se comunicó con el suscripto para informarle de su pesar por los acontecimientos ocurridos con el C-130 y puso en mi conocimiento que el responsable, un subteniente que dió la orden de abrir el fuego había sido sancionado y relevado de su puesto.-

Cumplida esta misión el ECCO quedó totalmente incomunicado con sus mandos naturales, que se encontraban en Pto. Argentino; en tres oportunidades se requirió al RI 8, que mantenía enlace con Pto Argentino que informara que había finalizado la misión del ECCO en el lugar y que esperaba órdenes, nunca se tuvo respuesta. Ante esta situación el suscripto, conjuntamente con su gente se puso a órdenes del Jefe Ca Ing., pasando a integrar el pelotón del Comando de dicha Compañía, situación que se mantuvo hasta el día 15-Junio, fecha en que se efectuó la rendición de Bahía Fox".-

La BAM Condor

Antes de los ataques nocturnos (párrafo) la BAM Cóndor efectuó, entre 14:00 y 15:40, dos salidas de reconocimiento ofensivo -con muy mala meteo- sobre el límite Oeste y el sector Sud de la Isla Gran Malvina, sin novedad.

También en esta gloriosa Base Aérea de la FAA en Malvinas, se acababa aquí la vigilia armada, desgastante, incómoda, frustrante... En las próximas horas comenzarían sus días más heróicos (~~Anexo Diario Cap VILA~~). Dice el informe del Cap VILA:-

"46. El día 20 continúan nuestras misiones, con el Cap GRUNERT y Ten CALDERON.- A las 18:30 h hay caos de 2 helicópteros que luego los ve la ROA - A las 22:30 h hay alarma de inminente ataque y de desembarco helitransportado; ya este día dormitamos hasta con el FAL cargado. A propósito ¡que cosa que no sirve para nada en una guerra: la pistola!"

Las lecciones del día

1°) La Exploración Aeromarítima. Responsabilidad. Equipamiento posible FAA. Nimrods argentinos. Operación conjunta. El Centro de operaciones aeromarítimas.- La posibilidad de implementación.

La meteorologia.

La noche del 20-May había reinado en el archipielago y sus adyacencias con niebla/neblina/llovizna, cubierto con St. bajos 100/200 mts. Esta situacion (Pto rocio -4- igual a la temp. -4-) se mantuvo toda la noche hasta las 08:30 del dia 21 May, en que, la entrada de una zona de alta presión, desde el Oeste, comenzo a despejar con rapido aumento de la visibilidad.-

Mientras tanto, en el continente, un centro de baja presión al SW de Tierra del Fuego provoca un frente frio orientado N/S al Oeste de la cordillera, con precipitaciones y intensidad baja en esa zona.-

La operacion "SUTTON"

El enemigo inicia (ya en la noche del dia 20) la aproximacion a Pto San Carlos (en el Estrecho del mismo nombre) bajo el control del comandante del Grupo de Tareas Anfibias (Amphibious Task Group) Commodore M.C. CLAPP., que traslada a la Brigada

ORGANISMO	Nº DE ORDEN	TEMA INSPECCIONADO	CRITICA

Toda la operación se había realizado, hasta este momento, sin inconvenientes excepto el derribo de dos helicopteros Gazelle del Escuadrón Aéreo de la Br. Cdo 3 RM, por parte de una fracción del Ejército Argentino que ocupa- ba estas adyacencias y que luego se retiró hacia Pto Argentino (Tte 1º ESTEBAN)

sigue

Ataques de diversión

el XX 411, piloto herido muere poste- riormente (Sgt. AP Evans) y el XX 402 cuya tripulacion (Lt K. Francis / L Cpl B. Gri- ffin) murió instantaneamente

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

ORGANISMO	Nº DE ORDEN	TEMA INSPECCIONADO	CRITICA

II PARTE

CAPITULO 1

LA BATALLA DE SAN CARLOS (21/27 MAY 82).

El día 21 MAY 82

La meteorología

La Cabecera de Playa

Su preparación

El asalto y consolidación

Elaborar en base al libro NO-PICNIC y AWSA Ethell, Price del Brigadier Julián THOMPSON y

Apaite del Brig. Julian THOMPSON (RM)

Ataques de diversión

Simultáneamente con las operaciones de asalto anfibio, el carrier Battle Group, desarrollaba las siguientes actividades de protección y diversión:

1°) Cañoneo naval (06:00 a 09:00) a Goose Green y Darwin por unidades de superficie (HMS ARDENT) desde el Estrecho San Carlos y Seno Choiseul (Anexo Diario Guerra G1 AA en Darwin día 21).

2°) Ataque aéreo a Howard. Una misión adjudicada por el control aéreo, sin planificación predispuesta a un GR 3 solitario que sobrevoló dos veces las posiciones argentinas sin localizar blancos y fue derribado (blow pipe del E.A.) en el 2do. pasaje (piloto eyectado y prisionero (1er.Ten. J. GLOVES), (Anexo Libro AWSA Pág. 106/107.

3°) A partir de 05:00 aproximadamente comienza la actividad de PAC en previsión del ataque aéreo argentino; estas secciones se relevan durante todo el día y algunas son derivadas a ataques terrestres (como el de Howard y el que sigue).

///

4°) Ataque a helicopteros propios en Monte Kent por aviones GR 3 (hora :) destruyen 1 chinook CH-47, 1 Puma y 1 Bell - 1 H de aviación de ejercito (Anexo AWSA 21 MAY).

5°) Ataque terrestre (elementos SAS) a Darwin y posiciones de FAA en Goose Green, antes del alba.

LA REACCION AEREA EN EL ARCHIPIELAGO

El CATOM (Componente Aéreo del Teatro de Operaciones Malvinas) al ir tomando progresivamente conocimiento de la materialización del asalto anfibio en San Carlos y de las operaciones aeronavales de ataque a nuestras defensas (terrestres y aéreas), alertó en especial a la BAM Cóndor, en la madrugada, con la única unidad aérea de combate que poseía, al tiempo que informaba la situación a la FAS, en CRV.

LA BAM CONDOR

La red de observadores del aire (ROA) que tenía un puesto sobre el Estrecho de San Carlos, a la altura de la BAM CONDOR (~~Goose Green~~) en CANTERA mantenía informada a la Base de las evoluciones de algunos buques, que divisaba en el estrecho y en especial de la fragata (HMS Ardent) que coñoneaba directamente al radar ELTA de la citada BAM y las proximidades de la pista. Bajo este cañoneo se traslada dicho ~~el~~ radar (Anexo) al Sur de la pista. Toda su fuerza aérea consistía en 6 IA 58 (Pucará) y sus pilotos correspondientes. La escuadrilla prevista para accionar primariamente era la TIGRE cuyos integrantes eran: N° 1 Cap. BENITEZ, N° 2 Ten. BREST; N° 3 1er.Ten. MICHELOUD y N° 4 My. TOMBA (Voluntario en BAM CONDOR, dado que no pertenecía orgánicamente al Escuadrón Pucará. Sus funciones anteriores eran de cursante en la ESGA de la FAA, en Bs.As.).

Al comenzar el cañoneo naval (06:00) se reunió al dicha Escuadrilla en el Puesto de Operaciones de la BAM, se la puso en situación y se ordenó su despegue, por secciones, para tareas de reconocimiento ofensivo. La Base soportaba un preciso y constante cañoneo naval (salvas cada 90 segundos) y en esas condiciones la Ella

debía despegar. Los pilotos se guarecían en un bunker construído en la cabecera de pista y desde allí, cuando los mecánicos tenían listo el avión, corrían (entre andanada y andanada) (Anexo relato 1er.Ten. MUCHELOUD) hacia el avión y despegaban de inmediato. Así lo hizo inicialmente el Jefe de Ella Cap. BENITEZ quien ~~se dirige~~ vuela -solo- a la zona de desembarco y confirma la presencia de los buques de asalto, pero es derribado por Blow Pipe en proximidades de "The Gap"; se eyecta y tras larga odisea (Anexo libro Cap. Carballo) regresan al anochecer a la BAM CONDOR.

Por tener ya listos sus aviones despegan (antes que el Jefe de Sección) el N° 4 My. TOMBA y el N° 2 Ten. BREST, atacan con cohetes y cañones, posiciones terrestres enemigas en proximidades de Darwin, al N° 2 le fallan las coheteras y se le ordena dirigirse a BAM MLV.- TOMBA vuelve a la Base, orbita en sus proximidades hasta que puede despegar el Jefe de Sección - 1er.Ten. MICHELOU. Ambos (helicópteros en Cerro BOMBILLA) se reunen y dirigen hacia el objetivo, pero no encuentran los helicópteros; pasa un Harrier, tratan de perseguirlo, (alma de cazadores que eran aunque quimera para el avión que tripulaban), se dirigen a la cabecera de playa y son atacados con cohetes antiaéreos (no ubican blancos en la superficie); se les ordena dirigirse a Pto. Argentino (desde Operaciones BAM CONDOR) allá van, orbitan sobre el mar (observando el faro), tratando de enlazar VHF con BAM MLV, cosa que no consiguen (habían seleccionado una frecuencia errónea) y por lo tanto no se acercan a la citada BAM y regresan a CONDOR, allí les asignan otro OM: casa en colina, próxima a la BAM, donde se estimaba elementos SAS que reglaban el tiro naval sobre la Base. Atacan con cohetes certeros y la casa desaparece. Les asignan otro blanco, más al Norte. Allá van, pero son interceptados por 3 Sea Harriers (Anexo Libro AWSA pág 110/11) que derriban al Pucará de TOMBA, quien se eyecta a 5 mts. del suelo y regresa a pie a la BAM CONDOR (en su tramo final abordo de un helicóptero Bell 212 de la VII Brig.Aé). El 1er.Ten. MICHELOUD escapa -entre cañadones, razante- y luego de un amplio rodeo aterriza en su base. Son ya las 10:00 Hs. aproximadamente (Anexo La Guerra de las Malvinas - Equipo The Sunday Times - pág. 22). comienzan a arribar al estrecho la 1a Oleada de la FAS; nace el Valle de las Bombas.-

En horas de la tarde los dos aviones restantes fueron replegados a BAM MALVINAS.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

LA BAM MALVINAS

Desde esta Base, donde operaban los Mc 239 de ARA, subordinados al Componente Naval del TOM -Clte. OTERO - se efectuó una salida con un avión de este tipo, tripulado por el TC OWEN CRIPPA que se dirigió (10:05 Hs) al Pto. de San Carlos y atacó (cohetes ZUNNI y Cñ) bajo el fuego enemigo a la fragata HMS Argonaut, averiándola en su cubierta y regresando a su base S/N.

Esta Base, ahora sin mayores ataques, dado que el enemigo había concentrado sus fuerzas en el Estrecho de San Carlos, servía de alternativa para los Pucará de BAM CONDOR y además seguía siendo el único modo de comunicación con el continente, por todo ello el celo de sus defensores se extremaba.

Entra en acción la FAS (El "Bomb Alley")

Las primeras informaciones que confirmaban el asalto anfibio llegaron al FAS (procedentes del CATOM) alrededor de las 09:00. Previamente se habían alertado las unidades y a partir de dicha hora comenzaron a emitirse las órdenes para:

1°) Primera Oleada, constituída por: ARGONAUT y PLYMOUTH

a) OF 1181 - 3 M 5 - ÑANDU - 1 MK 17 GRA 09:44 Hs.
Tripulantes: N° 1 Cap. RODHE, N° 2 Ten. BEAN, N° 3 Cap. JANNET. Atacan (10:32) a un buque -dentro de un grupo de tres- en el Estrecho de San Carlos (HMS Broadsword). El N° 2 Ten. Pedro Ignacio BEAN, es derribado por un misil Sea Wolf lanzado desde Broadsword en final de tiro, se eyecta pero no fue recuperado (primer héroe de Argentina en esta batalla) los restantes regresan a GRA 11:20 Hs. Los primeros -de la FAS- en atacar los buques en el Estrecho. (~~HMS Ardent~~).

b) OF 1182 - 3 M 5 - PERRO 1 MK 17 GRA 09:45 Hs.
Tripulantes Cap. MORENO, Ten. VOLPONI, May. MARTINEZ. Llegan al objetivo 10:33, mismo grupo buques, y atacan, por primera vez, a la fragata ~~Antrim~~ HMS ANTRIM alojándole una bomba que

///5.

no explotó, escapan a maxima velocidad, perseguidos por una PAC (Anexo A SA pag 109) y regresan sin novedad a GRA 11:24 Hs. ~~Posteriormente~~ los daños causados a esta fragata obligaron a que ella fuera usada como buque en el futuro de escasa mal. ~~aunque produjo considerables daños los Peños~~

c) OF 1/83 - 3M5- LEON- 1 MK17 SJU 09:55 Trip. Capitán DIMEGLIO - Teniente CASTILLO (el N° 3 no decoló por Tec) llegan al estrecho (10:40) y atacan nuevamente con bombas a la ANTRIM ~~BROADSWORD~~- UN (1) impacto en la fragata ~~CL22~~ y se alejan. Aterrizan en SJU a 11:21. - Comparten el honor, junto a los Peños, de haber sacado de servicio operativo a esta unidad por el resto del conflicto.

d) OF 1184. 3M5- ZORRO - 1MK 17 SJU 09:53 Trip. Capitán DIAZ, Teniente AGUIRRE, Alferez DELLEPIANE, llegan al OM (Frag BRILLIANT) a las 10:35 pero falla el mecanismo de lanzamiento de bombas y solo atacan con cañones, regresan sin novedad a SJU a las 11:34. impactando pero con mínimos daños.-

e) OF 1185 - 2MIII - AGUILA - MAGIC - GAL 0956 en salida de cobertura - Tripulación Capitán HUCK, 1er Teniente SELLES, arriban a MLV a FL 350/400 pero no logran enlazar con el CIC MLV y regresan (habiendosele disparado un misil accidentalmente al N° 1) a GAL 11:19.

f) OF 1186 - 2 MIII - CONDOR - MAGIC GAL 10:01 cobertura - Tripulación Mayor SANCHEZ, 1er Ten MAGGI, arriban a MLV sin poder enlazar CIC. Regresan sin novedad a GAL 11:19.

Había finalizado la primera óleada (11 salidas de ataque y 4 cobertura) con un solo avión propio derribado pero con duros resultados para el enemigo con varios buques averiados y dos fragatas, la HMS Broadsword ~~ARDENT~~ Y HMS AMTRIM heridas seriamente ~~de muerte~~. El "valle de las bombas" (Bomb Alley) con que los británicos rebautizaron a nuestro Estrecho San Carlos, había surgido a la consideración mundial.

///

que Dep GAL 14:02 y proce REV a A4 en regreso de los objetivos atacados en el Estrecho.-

2a OLEADA:

Ya a las 06:36 había despegado de PAL un KC-130 (reabastecedor) el TC-70 TIGRE (Tripulación Vicecomodoro CABANILLAS - Mayor MARTINEZ - Vicecomodoro SPERANZA - Anexo) y para esta hora (11:00 hs) se encontraba ya orbitando en su PCRA, listo para reabastecer a los A-4, el otro KC - TC 69 Vicecomodoro LITRENTA - PESA (~~elaborar~~), También se encuentra, desde la primera oleada (09:30) en el aire, el avión que transporta el OCAT (Vicecomodoro Alejandro TORRES- MAYOR MEDINA) Este ahora controlará la 2a Oleada, que comienza -desde SJU- cuando esta regresando la primera: (Anexo Cuadro)

1°) OF 1187 - 3 A4C - TERO - 1 MK 17 - SJU 11:17. Esta Escuadrilla tiene problemas técnicos en el REV regresando su Jefe y un numeral. Queda solo el Teniente LOPEZ Nestor Edgardo, quien en su bautismo de fuego, se incorpora en la sección siguiente que se acerca al PCRA y que resulta ser la PATO a la cual le falla también un numeral (Alferez MARTINEZ) por mismos problemas (REV)- Sigamoslo al heroe, en la Escuadrilla PATO - (b).

2°) OF 1188 - 3 A4C-PATO - 1 MK 17 - SJU 11:25 . Tripulación: Capitán ALMOÑO - Teniente LOPEZ - 1er Teniente MANZOTTI Daniel Eduardo. Pero se agrega a esta sección, un nuevo integrante el guia de la sección posterior (OF 91 - RONDO) Cap. GARCIA que había despegado, solo, pues a su numeral (Alf ISAAC) le había fallado el avión en la puesta en marcha. Queda entonces esta escuadrilla, luego el REV, integrada asi: N°1 Cap. ALMOÑO, N° 2 Ten LOPEZ, N° 3 Cap GARCIA, N°4 1er Ten MANZOTTI. Parten del REV, a la gloria; a las 12:54 ya estan próximos al punto 1 (51°00S/60°00W), en ruta correcta al OM, sobrevuelan la Gran Malvina y, próximos a poblado "Chartres" son interceptados por una PAC de SEA HARRIERS del 800 Sqdn (Hermes).

(Neill Thomas - XZ492 y Mike Blissett - XZ496)

///

///7.

Los A4C deben desprender sus bombas y escapar, han sido interceptados eficazmente (HMS BRILLIANT cumplía de CIC) y no tienen más que cañones para defenderse; los SEA HARRIERS, lanzan sus eficaces SIDEWINDERS AIM 9L que impactan con facilidad en dos halcones 1er Ten MANZOTTI y Teniente LOPEZ (Anexo pag 112/113 AWSA) sin permitirles eyectarse. Regresa el PATO 1 y 3 y ARR SJU 13:47.

Nota: En esta misión, los distintos protagonistas sobrevivientes (Pato 1,3 y OCAT) tienen sospechas de un probable derribo de un SEA HARRIER (a causa del impacto de un misil lanzado por otro SEA HARRIER o algo similar) dado que hay indicios de 3 explosiones en el terreno, durante este combate. ~~aéreo~~.

3°) OF 1189 - 3 A4B - MULA 1 MK 17 - GAL 11:28 Integrada inicialmente por Capitán CARBALLO, Teniente RINKE, Alferez CARMONA. Este último regresa por fallas transferencia combustible. Pero se le agrega el PALO 1. 1er Ten CACHON de la sección posterior (2 aviones) cuyo numeral (Alf GOMEZ tuvo fallas en el REV) CACHON (que cumplía OF 1192 - 2 A4B- PALO 1 MK 17 y había decolado 11:30) se inserta como N° 3 de la sección MULA. Efectuan el cruce y ya en el estrecho SAN CARLOS encuentran un buque de gran tamaño (en realidad era nuestro ARA Rio CARCARAÑA, destruido por ataque (par) Harrier cinco días atras) era alrededor de las 12:10 Hs. El número ~~dos~~ cuatro (~~Ten RINKE~~) Alf CARMONA con fallas en su VHF lanza una bomba sobre este objetivo material pese a las indicaciones en contrario (que no escucha) de su guia y escapa hacia su Base, (ya no tenía armamenteo restante) quedando entonces la sección (Cap. CARBALLO - 1er Ten CACHON para proseguir el raid, que ahora continuaba hacia los espejos de agua próximos a Puerto SAN CARLOS en donde se había refugiado (en Bahía Ruíz Puente) la fragata HMS ARDENT (Anexo AWSA pag 112), allí la atacaron lanzando cada uno

y durante el mismo Rinke tiene consumo escaso de combustible por lo que se le ordena regresar;

///

///8 — si Carballo atacó solo. Donde estaba Cachon?)

su bomba MK 17 (1.000 lbs) que impactaron, explotarón e iniciaron un fuego que sería letal, pués su humareda atraería posteriormente a otras secciones atacantes- los MOLA regresan victoriosamente a GAL arr 13:42. (Confirmar)

4°) OF 1190 - 3 A4B - PICO - 1 MK 17 GAL 11:34 Capitán PALAVER, Teniente GALVEZ, 1er Teniente GUADAGNINI esta sección, de la cual un numeral regresó desde el PCDA por fallas en el REV, logró llegar (2 aviones) a la zona del OM, Estrecho de SAN CARLOS, al que recorrieron de Sud a Norte sin visualizar ningún objetivo naval. Arr GAL 14:05

Finalizaba así la 2a Oleada, la de los A-4, que, entre las 11:17 y 14:05 había signado el hundimiento - unas horas posteriores y complementado con otros ataques- de la fragata tipo 21 HMS ARDENT. Habian quedado para siempre, en nuestra Gran MALVINA, otros dos gloriosos halcones.

3ra OLEADA

Se integra con el segundo empleo de los M-V y M-III y A-4:

1°) OF 1196 - 3 A-4B - ORION- 1 MK17- GAL 13:33 y OF 1197 3 A-4B - LEO- 1 MK17 - GAL 13:34.
LEO : Trip. 1er Ten FELIPPINI, Alferez VOTTERO, Ten AUTIERO.
ORION: Trip. 1er Ten VELAZCO, Ten OSSES, Ten ROBLEDO.

Por fallas del ORION 1 (1er.Ten. VELAZCO) los ORION 2 y 3, se integran a la Ella LEO, queda así formada la "super escuadrilla LEO" de 5 aviones. Se dirigen directamente a MLV sin efectuar REV (lo harían al regreso si fuera necesario) y arriban al estrecho dirigiéndose rasante hacia el Pto. de San Carlos, divisan una fragata T-22 (la HMS ARGONAUT) que trata de refugiarse en la sombra de un acantilado. Los cinco aviones, en escalonado táctico a la izq (?)

alejan 2 bombas que no explotan

algunos días más y luego fue retirada a GB

se lanzan sobre ella y atacan con cañones y bombas en intervalos mínimos (Anexo AWSA pág. 115). Son aproximadamente las 14:37. La Super Ella regresa intacta a GAL 15:41.

La Argonaut cumplió solo de C/C y por ...

2°) OF 1193 - 3 M 5 - CUECA - 1 MK 17 - GRA 13:55. Trip. Cap. MIR GONZALEZ, Ten. BERNHARD, 1er.Ten. LUNA. Esta Ella, luego del despegue, se enteró que la sección (OF 1194 - 2 M 5 - LIBRA 1 MK 17 - Trip. Cap. ROBLES, Cap. CIMATI) que habían despegado inmediatamente (15") después desde el mismo AD, se volvía -el N° 2 Cap. CIMATI- por fallas en su turbina, por lo tanto le entrega su N° 3 (1er.Ten. LUNA) al LIBRA 1. Quedan así formadas 2 secciones:

Cdr Frederiksen.

que de inmediato regresó hacia ellos la PAC de la

- CUECA: N° 1 Cap. MIR GONZALEZ, N° 2 Ten. BERNHARD.
- LIBRA: N° 1 Cap. ROBLES, N° 2 1er.Ten. LUNA.

Efectúan el cruce en tiempo claro ilimitado pero al arribar a la Gran Malvina encuentran una capa 8/8 St (sin claros) cuyo techo no superaba los 50 mts. Pero deben descender a rasante pues ya están dentro del alcance del radar de vigilancia de los buques británicos. (en realidad ya habían sido detectados por la Brillant) y descienden; en formación cerrada penetran las nubes buscando el suelo para seguir visual sobre el estrecho. En dicho descenso, cuando habían salido de las nubes se encontraron entre cerros, por un desfiladero; el ahora LIBRA 2 (1er.Ten. LUNA) es interceptado y derribado por un Sidewinder de un Harrier del 800 Sqn (Hermes) (Anexo relato en AWSA Pág. 114/5) sin ser advertido por el resto de la formación (en realidad declararon al regreso que LUNA se había estrellado contra un cerro, aunque afortunadamente no fue así, el piloto se eyectó herido, pocos instantes antes de que su M5 se estrellara (Anexo su relato en libro Cap. Carballo), y fue posteriormente recuperado.

Los tres restantes continuaron inconmovibles (y gloriosos) hacia su OM (14:48) (Los 5 H persecutores al entrar en la zona de protección antiaérea de los buques británcos, se alejaron de la zona por seguridad).

que operaba como CIC, hiriendo a dos con-
11/10. trolados (2° ataque FAA)

Los M 5 entraron (de S a N) al Estrecho y atacaron una fragata T-42 (la ARDENT) Ver Ten Bernhard con cañones y bombas (impactos cañones y 1 MK 17) (Anexo libro COM. MORO pág 339) y luego de esquivar en el escape los misiles que aún lanzaba la maltrecha fragata, regresaron a su Base (GRA) a las 15:28.

3°) OF 1198 - RATON - 3 M 5 - 1 MK 17. Trip. Cap. DONADILE, My. PIUMA, 1er.Ten. SENN. SJU 14:00 Hs (derribados los tres pedir a PIUMA la sínteses. (14:58 OM) A~~RDENT~~.

4°) OF 1199 LAUCHA - 3 M 5 - 1 MK 17 (SJU 14:05). Trip. My. PUGA 1er.Ten. ROMAN, 1er.Ten. CALLEJO (Despegue SJU 14:05 aprox.) 15:00 entran en el Estrecho San Carlos y atacan con 2 bombas (la del guía no se desprendió) y cañones en ~~dos buques~~ HMS BRILLIANT (una ~~fragatatipo 21 HMS y ALACRITY)~~ ~~otro grande impactando pero sin confirmar daños y clase de ON~~ (ampliar con oficiales intervi~~nientes~~) arriban a su base (los tres) SJU S/N a las 15:45 Hs. mientras que el N°3 ataca otra Fragata en las inmediaciones

4ta OLEADA

Doce minutos más tarde se lanza la 4ta. y última oleada del día; ahora con los A-4 (B y C) sin REV en el vuelo de ida (sólo previsto al regreso de ser necesario):

1°) OF 1201 - RASPON - 3 A-4C - 1 MK 17 -Cñ. Trip. Cap. CAFFARATI, Ten. LUCERO (y el otro numeral ?). Despegue SJU 15:57 Hs. Se dirigen directamente al Estrecho, que recorren sobre sus aguas occidentales sin detectar buque alguno (elaborar) y regresan sin REV, a SJU Arr 17:29.

2°) OF 1202 - CHOCLO - 3 A-4C - 1 MK 17 - Cñ. Trip. Cap. PIERINI, 1er.Ten. URETA, Ten. MENDEZ. Despegue SJU 15:59. Idem a la anterior (elaborar) Arr SJU 17:32.

3°) OF 1203 - MATE - 4 A 4-B - 1 MK 17 - Cñ. Trip. Cap. VARELA, Ten. ROCA, Ten. MAYOR, Alf. MORONI. Despegue GAL 16:15 Hs. Se dirigen al Estrecho de San Carlos y entran por Punta Correntada,

ya con el crepúsculo y poca visibilidad; regresan sin avistar ningún buque. Arr GAL 18:36.

La Meteorología:

El tiempo que durante el día había presentado buenas condiciones de vuelo, comenzaba -a las 17 Hs.- a empeorar en el Estrecho (aumento de nubosidad y precipitaciones) mientras que, desde la Cordillera de los Andes, avanzaba decididamente hacial el Este, un frente frío (centrado en un centro de Baja) al SW de Tierra del Fuego) con precipitaciones y nubosidad baja.

Los ataques de nuestra aviación naval:

Paralelamente a las oleadas que lanzaba la FAS, nuestra aviación embarcada, cuyos aviones A-4Q operaban desde su base terrestre en Río Grande (GRA), lanzó dos oleadas (de 6 aviones C/u) en los siguientes horarios: (según informe del CF TROITIÑO) en 2 Olas al mando del CC Zubizarreta y Castro Fox

1°) A las 11:05: 6 A-4Q con Mh SE C/u entran al Estrecho por su boca sur y a la altura de Puerto FOX inician el regreso por autonomía y chubascos sin encontrar blancos.

2°) A las 15:00/15:15: 6 A-4Q, 4 MK 82, de los cuales:

a) 3 A-4Q (N° 1 CC PHILIPPI, N° 2 TF MARQUES y N° 3 TN ARCA-[redacted]), atacan, en proximidades de los islotes Tyssen a un Destructor o Fragata, logrando impactos directos. Posteriormente son perseguidos por una PAC (del 800 Sqdn Invincible ?) y derribados (N° 1 y N° 2) por Sidewinder AIM-9L (CC PHILIPPI, eyectado y luego recuperado; TF MARQUES fallecido), mientras que el N° 3 fue averiado por cañones del Sea Harrier logrando Arca llegar a proximidades de Puerto Argentino donde se eyectó y fue recuperado. (ROTOLO - LECOUR - SYLVESTER)

b) 3 A-4Q operaron en la boca sur del Estrecho (margen derecha) donde atacaron una ~~Destructor~~ Fragata no identificada y regresaron a su Base S/N.

Los Reabastecedores KC-130:

Desde las 06:36 hasta las 18:25 dos KC-130 cubrieron las necesidades de REV de los aviones de combate de la FAS:

1°) TC-69 - PESA - Vcom. LITRENTA (Cte), Cap. DESTEFANIS (2° piloto), My MENSI (Nav). Despegue de GAL 14:02. En previsión REV de Ellas (4ta. oleada) al regreso de OOMM. Arr GAL 18:25.

2°) TC-70 - TIGRE - Vcom. CABANILLAS (Cte), My. MARTINEZ (2do. piloto), Vcom. SPERANZA (Nav). Despegue PAL 06:36, se dirigió al PCRA en Lat.   Long.   , para REV de Ellas (2da. oleada) en su vuelo de ida al ON.

Las salidas del Escuadrón FENIX:

El Escuadrón FENIX este día fue también la herramienta valiosa para velar los ataques reales que lanzaba la FAS, exponiendo sus aviones y sus heroicas tripulaciones (aviadores civiles en su mayoría) a la detección y probable ataque de las armas antiaéreas y aún contra aéreas del enemigo. Así salieron:

1°) Salidas de Diversión:

a) OF 2138 - 2 LR 35 - PUA. Tripulación (incluir) FL 300 CRV 11:26 a (51° 30' S - 63° 00' W), descenso FL 20 posterior SCZ Arr 13:40 Hs. Nº1 Cap ARQUES/Cap. PANE. Nº2 Cap. JURI/Ten Carcedo.

b) OF 2139 - 1 LR 35 A - PONCHO. Tripulación. FL 300 GRA 11:36 a 54° 00' S - 61° 00' W, descenso con R° 70° a FL 20 posterior GRA Arr 12:50 Hs. CAP. MARTINEZ/Ten CASADO

c) OF 2141 - 2 LR 35 A - PUA. Tripulación. FL 300 SCZ 13:53 a 47° 30' S - 61° 00' W. Descenso R° 70 a FL 20 posterior SCZ Arr 15:18. Nº1 CAP. ARQUES/Cap. PANE. Nº2 CAP. JURI/Ten. Carcedo.

d) OF 2145 - 2 LR 35 A - Fuego (Tripulación). SCZ 16:10 FL 300 a 48° 30' S - 62° 00' W. Descenso R° 150 a FL 20 posterior CRV Arr 18:10. Nº1 My. GONZALEZ/Cap CESGLIO Nº2 1ºTen. ACOSTA/ALF. REDONDO.

e) OF 2146 - 1 LR 35 A - PONCHO (Trip.) GRA 16:10 a FL 300 53° 30' S - 61° 00' W). Descenso R° 060° a FL 20 posterior GRA Arr 17:53.

2°) Salidas retransmisor:

Transportaban al oficial de Control Aéreo Táctico (OCAT) que controlaba (e incluso comandaba) a las Ellas de ataque en vuelo en delegación de autoridad operativa del Comando FAS a la vez que enlazaba a éste con aquellas informando resultados del ataque:

a) OF 2136 - 1 HS - 125 - RAYO (Trip. OCAT, COM. TORRES, My MEDINA), Ten Poggi - A./SP. Acosta M. Desp. CRV 09:30. Punto Espera CRV Arr CRV 14:00. OM. 51:00S/63:00W FL180 INTERCEPTADO PAC - FL210.

b) OF 2140 - 1 LR 36 A - LONG - RAYO (Trip. OCAT: Vcom. De la Colina/Ten Felice Vcom Pereyra Desp. CRV 13:29. Punto Espera CRV Arr CRV 17:04 OM. 54:00/61:00W FL450 - INTCEPTA. PAC. FL450

c) OF 2144 - 1 HS - 125 - RAYO 1 (Trip. OCAT: Ten Poggi A./Com. Torres/My Medina - SP. Acosta Desp. CRV 15:42. Arr CRV 19:08. OM 51:30S/63:00W. FL180. INTERCEPTADO por PAC. FL220

3°) Salidas de exploración y guiado:

a) OF 2142 - 1 LR 35 A - PUA. (Trip) Desp. GRA 09:39. Bajo control CIC. GDE, Arr GDE 11:35 Cap. Boira./Ten Caballero.

El Puente Aéreo (Confirmar si lo hubo (FAA y ARA

La Exploración Lejana. Confirmar

Las operaciones electrónicas. COE. Incluir información y actividades.-

Anochese el 21 de mayo de 1982

Este fue el día más glorioso de la Fuerza Aérea Sur, y también el más digno (CTE Brig. Ernesto H. CRESPO) y esforzado de la BAM CONDOR (Goose Green) en nuestro archipiélago, dependiente del CATOM (Brig. Luis Guillermo CASTELLANOS). A estos dos organismos opera

tivos, integrados (en todos sus niveles) por sus hombres más capaces que demostraron su valor y su moral, la FAA debe su orgullo histórico.

El Balance del día

Despues del tremendo esfuerzo, en el EM de la FAS se evaluaban las operaciones:

1°) Efectividad de los sistemas de armas empleados:

a) Sistema HS-125-700B 1 — 100%

b) Sistema A-4B.

- salidas previstas	20	100%
- No salen por Tec	2	10%
- Derribados	-	--
- Regresan	18	100%

c) Sistema A-4C.

- salidas previstas	14	100%
- no salen por Tec	5	35%
- derribados	2	22,5%
- regresan	7	78,5%

d) Sistema M-5.

- salidas previstas	23	100%
- no salen por Tec	2	8,5%
- Derribados	5	23,5%
- Regresan	16	76,5%

e) Sistema M-III

- salidas previstas	6	100%
- no salen por Tec	-	---
- derribados	-	---
- regresan	6	100%

f) Sistema Pucará

- salidas ordenadas	4	
- no salen por Tec	-	-- -
- no salen por Sist. Oper. Terr.	-	-- -
- derribados	2	50%
- regresaron	2	50%

///

2°) Disponibilidad de medios remanentes
(aviones de combate de la FAS)

a) Dotación anterior: 47%
b) Derribados: 7%
c) Saldo disponible: 40%
d) Porcentaje de perdida: 15%

3°) Daños estimados al enemigo

La evaluación que a esta altura de los acontecimientos, el EM FAS hacía en base a la información disponible era:

1°) Tres fragatas hundidas (en realidad era solo la HMS Ardent).

2°) Dos SH derribados en realidad fueron:

- UN (1) Harrier derribado (piloto prisionero).
- UN (1) Harrier derribado (piloto desaparecido).
- UN (1) Harrier derribado (no confirmado por UK).

3°) Tres fragatas averiadas en realidad fueron:

- Fragata tipo 21 ARGONAUT - Antrim - Brilliant averiadas de consideración, etc.

~~capítulo~~

Las lecciones de guerra

Asi tambien, este día produjo abundante experiencia operativa y se detectó:

1°) Análisis delflujo operativo en el ataque a los objetivos navales. Determinación real. ventajas y desventajas proposiciones para su perfeccionamiento. (Anexo "S")

2°) Uso de frecuencias operativas dentro del sistema de control aerotáctico, -en las distintas etapas de una salida- (Anexo "S").

3°) Revisión del sistema de control aerotáctico en sus distintos componentes y reglamentación de su funcionamiento (Anexo"S").

4°) Recopilación y estudio de los problemas de localización, del blanco, puntería, disparo , evasión y proposición de mejoras en el ataque a blancos navales y/o objetivos fuertemente defendidos.- (Anexo " ".)

5°) El fenómeno de salinización del parabrisas en operaciones sobre el mar.Solución (Anexo " ").-

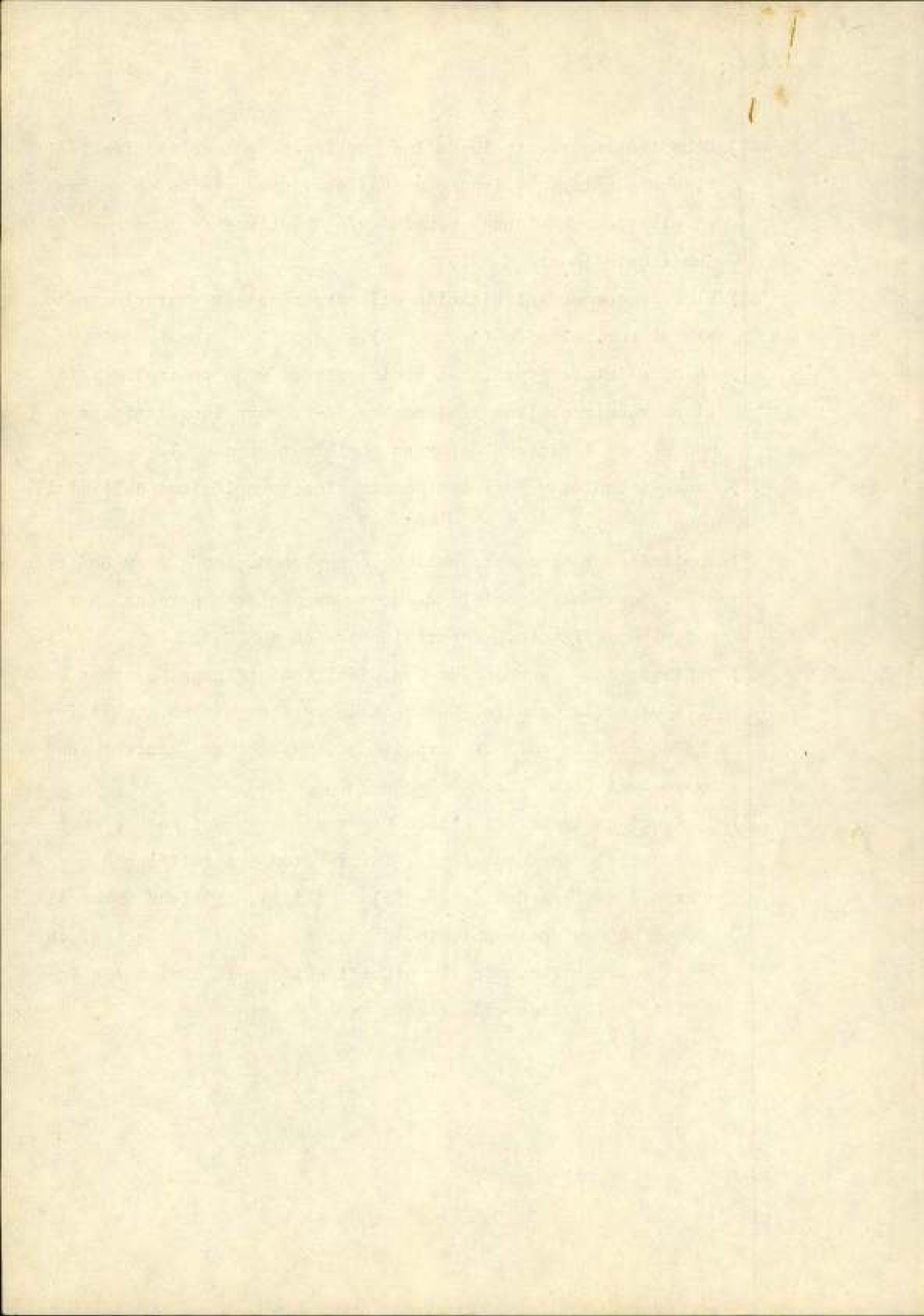
6°) La caza interceptora. Sus medios aéreos y de control.Sus tácticas y entrenamiento del combate A-A. para los distintos oponentes. El sistema de armas posible (Anexo " ").-

7°) Procedimientos y posibles desarrollos tecnológicos anti-misil (Anexo " ").-

8°) Analisis del armamento antibuque empleado. Bondades y deficiencias. Desarrollo posible de nuestros medios y personal para una mayor eficacia. Requerimientos (Anexo "S")

9°) Análisis del desempeño de los distintos sistemas de armas empleados en la batalla. Sus ventajas y desventajas. Coeficientes de efectividad, vulnerabilidad, rusticidad, mantenimiento, apoyo logístico, etc. (Anexo)

10°) El funcionamiento del Estado Mayor y sus organismos de Comando, control, comunicaciones, información e inteligencia en operaciones internas (este día). Análisis, críticas, proposiciones de perfeccionamiento. Orgánica, medios, ubicación, enlaces colaterales, etc. La planificación y la evaluación inmediata de la ejecución (Anexo).



la fragata HMS ARDENT (Anexo AWSA pag. 112), allí la atacaron lanzando cada uno su bomba MK 17 (1.000 lbs.) que impactaron, explotaron e iniciaron un fuego que sería letal, pues su humareda atraería posteriormente a otras secciones atacantes - los MULA regresan victoriosamente a GAL arr. 13:42 (Confirmar si CARBALLO atacó solo. Dónde estaba CACHON?).

4°) CF 1190 - 3 A4B - PICO - 1 MK 17 - GAL 11:34 - Capitán PALAVER, Teniente GALVEZ, 1er. Ten. GUADAGNINI, esta sección, de la cual un numeral regresó desde el PCBA por fallas en el REV, logró llegar (2 aviones) a la zona del OM, Estrecho de San Carlos, al que recorrieron de Sud a Norte sin visualizar ningún objetivo naval. Arr GAL 14:05.

Finalizaba así la 2a. Oleada, la de los A-4, que, entre las 11:17 y 14:05 había signado el hundimiento -unas horas posterioreees y complementado con otros ataques- de la fragata tipo 21 HMS ARDENT. Habían quedado para siempre, en nuestra Gran MALVINA, otros dos gloriosos halcones.

3ra. OLEADA

Se integra con el segundo empleo de los M-V y M-III y A-4.

1°) CF 1196 - 3 A-4B - ORION - 1 MK17 - GAL 13:33 y CF 1197
3 A-4B - LEO - 1 MK17 - GAL 13:34.
LEO: Trip. 1er. Ten. FELIPPINI, Alferez VOTTERO, Ten. AUTIERO.
ORION: Trip. 1er. Ten. VELAZCO, Ten. OSSES, Ten. ROBLEDO. Por fallas del ORION 1 (1er. Ten. VELAZCO) los ORION 2 y 3 se integran a la Ella. LEO, queda así formada la "super escuadrilla LEO" de 5 aviones. Se dirigen directamente a MLV sin efectuar REV (lo harían al regreso si fuera necesario) y arriban al Estrecho dirigiéndose rasante hacia el Pto. de San Carlos, divisan una fragata T-22 (la HMS ARGO

"La Argonaut entró al Estrecho de San Carlos el 20-may como escolta del grupo anfibio para los desembarcos del 21-may, antes de tomar posición al NW de la cabecera de playa para actuar como piquete radar en compañía con la Broadsword y Coventry. Durante los "raids" aéreos del 21-may "Argonaut" fué atacada después de las 10:00hs por el T/N CRIPPA en un MB-339A (0766/4-A-115) con cañones y cohetes causando daños al sistema "Seacat" y heridas a 3 marineros. Después de un pasaje sin efectividad de dos Daggers (Esc. NANDÚ - OF 1181 - Cap RHODE?) fué atacada luego, a poco de las 10:30 por seis (?) A4B - Skyhawks y el buque fué impactado por dos bombas de 1000 lbs que afortunadamente no explotaron.- Sin embargo sus motores (máquinas) fueron puestas fuera de servicio y perdió el timón, al tiempo que los fuegos provocados causaron serios daños antes de ser controlados.- Dos marineros fueron muertos y tres heridos en este ataque, su (helicóptero) Lynx escapó a los daños. La nave fué luego remolcada por la Plymouth.-
Después de eficientes reparaciones para mantener a flote a la Argonaut, fue declarada operacional el 26-may y reasumió sus funciones antiaéreas en el Estrecho.- Sin embargo por poco tiempo, pués fué reemplazada por la "Minerva" que llegó a tomar su lugar 29/30 May y la Argonaut navegó - hacia el este - para encontrarse con el buque de reparaciones (Stena Seaspread). Una inspección detallada reveló que los daños eran tan severos que imposibilitaban su contenido en el TOAS y se le ordenó regresar a UK el 5-jun [illegible]

ARGONAUT) que trata de refugiarse en la sombra de un acantilado. Los cinco aviones, en escalonado táctico a la izq.(?) se lanzan sobre ella y atacan con cañones y bombas en intervalos mínimos, alojan dos bombas que no explotan, (Anexo AWSA pag. 115). Son aproximádamente las 14:37. La Super Ella regresa intacta a GAL 15:41. La Argonaut cumplió solo de CIC y por A Ar algunos días más tarde y luego fue retirada a GB. Ejkamos el relato ingles (FAW pag 302) al dorso hoja 9

2º) CF 1193 - 3 M5 - CUECA - 1 MK 17 - GRA 13:55 - Trip. Cap. MIR GONZALEZ, Ten. BERNHARD, 1er. Ten. LUNA. Esta Ella, luego del despegue, se enteró que la sección (CF 1194 - 2 M5 - LIBRA - 1 MK 17 - Trip. Cap. ROBLES, Cap. CIMATTI) que había despegado inmediatamente (15'') después desde el mismo AD, se volvía -el Nº 2 Cap. CIMATTI- por fallas en su turbina, por lo tanto le entrega su Nº 3 (1er. Ten. LUNA) al LIBRA 1. Quedan así formadas 2 secciones.
- CUECA: Nº 1 Cap. MIR GONZALEZ, Nº 2 Ten. BERNHARD.
- LIBRA: Nº 1 Cap. ROBLES, Nº 2 1er. Ten. LUNA.
Efectúan el cruce en tiempo claro ilimitado pero al arribar a la Gran Malvina encuentran una capa 8/8 St (sin claros) cuyo techo no superaba los 50 mts. Pero deben descender a rasante pues ya están dentro del alcance del radar de vigilancia de los buques británicos. (en realidad ya habían sido detectados por la Brillant que de inmediato vectoreó hacia ellos la PAC de Lt Cdr FREDERIKSEN) y descienden; en formación cerrada penetran las nubes buscando el suelo para seguir visual sobre el estrecho. En dicho descenso, cuando habían salido de las nubes se encontraron entre cerros, por un desfiladero; el ahora LIBRA 2 (1er. Ten. LUNA) es interceptado y derribado por un Sidewinder de un Harrier del 800 Sqn (Hermes) (Anexo relato en AWSA pag. 114/5) sin ser advertido por el resto de la formación (en realidad declararon al regreso que LUNA se había estrellado contra un cerro,

" Ardent fué atacada por un ~~A4~~ Skyhawk solitario alrededor de las 13:55, pero fué en el ataque de los Dagger del Grupo 6, alrededor de las 14:40 que ella fué impactada por una bomba que destruyó el (helicóptero) Lynx (XZ 244) y demolió el techo del hangar, mientras que una segunda bomba (que no explotó) fué alojada en la popa. Con los fuegos provocados bajo control, fué ordenada dirigirse al NW a fin de unirse a los otros buques en el Estrecho para protección.-
En el ataque final de 3 A4Q (CANA) a las 15:10 el buque recibió dos impactos más en la popa y trágicamente los dos tripulantes del helicóptero (Lt Cdr JM Sephton RN y Lt B. Murphy RN) estaban entre los 22 tripulantes del buque fallecidos (otros 30 fueron heridos) - "Ardent" largó el ancla, habiendo perdido el timón, y serias inundaciones la hicieron escorar.- Los sobrevivientes fueron rescatados por la YARMOUTH, la cual más tarde comenzó a remolcarla pero durante el atardecer del 22 may la Ardent se hundió aguas afuera de Isla NW, en el Estrecho de San Carlos.

aunque afortunadamente no fue así, el piloto se eyectó herido, pocos instantes antes de que su M5 se estrellara (Anexo su relato en libro Cap. CARBALLO), y fue posteriormente recuperado.

Los tres restantes continúaron inconmovibles (y gloriosos) hacia su CM (14:48) (Los S H persecutores al entrar en la zona de protección antiaérea de los buques británicos, se alejaron de la zona por seguridad).

Los M 5 entraron (de S a N) al Estrecho y atacaron una fragata T-42 (la ARDENT) (2° ataque FAA) con cañones y bombas (impactos cañones y 1 MK 17) del Ten. BERNHARD (Anexo libro Com. MORO pag. 339) y luego de esquivar en el escape los misiles que aún lanzaba la maltrecha fragata, regresaron a su Base (GRA) a las 15:28. Veamos el relato inglés (FAW pag 202) al dorso hoja 10

3°) OF 1196 - RATON - 3 M5 - 1 MK 17 - Trip. Cap. DONADILE, My. PIUMA, 1er. Ten. SENN. SJU 14:00 Hs (derribados los tres pedir a PIUMA la síntesis (14:58 CM).

4°) OF 1199 - LAUCHA - 3 M5 - 1 MK 17 (SJU 14:05) Trip. My. PUGA, 1er. Ten. ROMAN, 1er. Ten. CALLEJO (Despegue SJU 14:05 aprox.) 15:00 entran en el Estrecho San Carlos y atacan con 2 bombas (la del guía no se desprendió) y cañones en HMS BRILLANT que operaba como CIC, hiriendo a un controlador mientras que el N° 3 ataca otra fragata en las inmediaciones, arriban a su base (los tres) SJU S/N a las 15:45 hs.

4ta. OLEADA

Doce minutos más tarde se lanza la 4ta. y última oleada del día; ahora con los A-4 (B y C) sin REV en el vuelo de ida (solo previsto al regreso de ser necesario):

1°) OF 1201 - RASPON - 3 A-4C - 1 MK 17 - CH. Trip. Cap. CAFFARATI, Ten. LUCERO (y el otro numeral?). Despegue SJU 15:57 hs. Se dirigen directamente al Estrecho, que recorren sobre sus aguas occidentales sin detectar buque alguno (elaborar) y

regresan sin REV, a SJU Arr 17:29.

2º) OF 1202 - CHOCLO - 3 A-4C - 1 MK 17 - CR Trip. Cap. PIERINI, 1er. TEN. URETA, Ten. MENDES. Despegue SJU 15:59. Idem a la anterior (elaborar) Arr SJU 17:32.

3º) OF 1203 - MATE - 4 A 4-B - 1 MK17 - CR. Trip. Cap. VARELA, Ten. ROCA, Ten. MAYOR, Alf. MORONI. Despegue GAL 16:15 hs. Se dirigen al Estrecho de San Carlos y entran por Punta Correntada, ya con el crepúsculo y poca visibilidad; regresan sin avistar ningún buque. Arr GAL 18:36.

La meteorología

El tiempo que durante el día había presentado buenas condiciones de vuelo, comenzaba -a las 17:00 hs.- a empeorar en el Estrecho (aumento de nubosidad y precipitaciones) mientras que, desde la Cordillera de los Andes, avanzaba decididamente hacia el Este, un frente frío (centrado en un centro de Baja) al SW de Tierra del Fuego) con precipitaciones y nubosidad baja.

Los ataques de nuestra aviación naval:

Paralelamente a las oleadas que lanzaba la FAS, nuestra aviación embarcada, cuyos aviones A-4Q operaban desde su base terrestre en Río Grande (GRA), lanzó dos oleadas (de 6 aviones C/U) en los siguientes horarios:(según informe del CF TROITIÑO)

1º) A las 11:05: 6 A-4Q con 2 Ellas al mando del CC ZUBIZARRETA y CASTRO FOX con Mk 82 C/U entran al Estrecho por su boca sur y a la altura de Puerto FOX inician el regreso por autonomía y chubascos sin encontrar blancos.

2º) A las 15:00/15:15: 6 A-4Q, 4 MK 82, de los cuales:
   a) 3 A-4Q (Nº 1 CC PHILIPPI, Nº 2 TF MARQUEZ y Nº 3 TN ARCA) atacan, en proximidades de los islotes Tyssen a un Destructor o Fragata, logrando impactos directos.
   Posteriormente son perseguidos por una PAC (del 800 SGdn Invincible?) y derribados (Nº 1 y Nº 2) por Sidewinder

AIM-9L (CC PHILIPPI, eyectado y luego recuperado; TF MARQUES fallecido), mientras que el Nº 3 fue averiado por cañones del Sea Harrier logrando ARCA llegar a proximidades de Puerto Argentino donde se eyectó y fue recuperado.

b) 3-A-4Q (ROTELO-LECOUR - SYLVESTER) operaron en la boca sur del Estrecho (margen derecha) donde atacaron una Fragata no identificada y regresaron a su Base S/N.

Los Reabastecedores KC-130:

Desde las 06:36 hasta las 18:25 dos KC-130 cubrieron las necesidades de REV de los aviones de combate de la FAS:

1º) TC-69 - PESA - Vcom. LITRENTA (Cte) Cap. DESTEFANIS (2º piloto) My. MEMSI (Nav.). Despegue de GAL 14:02. En previsión REV de Ellas (4ta. Oleada) al regreso de OCMM. Arr GAL 18:25.

2º) TC-70 - TIGRE - Vcom. CABANILLAS (Cte), My. MARTINEZ (2do. piloto), Vcom. SPERANZA (Nav.). Despegue PAL 06:36, se dirigió al PCRA en Lat. Long. , para REV de Ellas (2da. Oleada) en su vuelo de ida al ON.

Las salidas del Escuadrón FENIX

El Escuadrón FENIX este día fue también la herramienta valiosa para velar los ataques reales que lanzaba la FAS, exponiendo sus aviones y sus heroicas tripulaciones (aviadores civiles en su mayoría) a la detección y probable ataque de las armas antiaéreas y aún contra aéreas del enemigo. Así salimos:

1º) Salidas de Diversión:

a) OF 2138 - 2 LR 35 - PUA-Tripulación (incluir)
FL 300 CRV 11:26 a (51º 30' S - 63º 00' W), descenso FL 20 posterior SCZ Arr 13:40 Hs. Nº 1 Cap. ARQUES/Cap. PANE - Nº 2 Cap. JURI/Ten. CERCEDO.

b) OF 2139 - 1 LR35A- PONCHO - Tripulación. FL 300 GRA 11:36 a 54º 00' S - 61º 00' W, descenso con Rº 70º a FL 20 posterior GRA Arr 12:50 hs. Cap. MARTINEZ/Ten. CASADO.

c) CF 2141 - 2 LR 35 A - PUA. Tripulación. FL 300 SCZ 13:53 a 47º 30' S - 61º 00' W. Descenso Rº 70 a FL 20 posterior SCZ Arr 15:18. Nº 1 Cap. ARQUES/Cap. PANE. Nº 2 Cap. JURI/Ten. CERCEDO.

d) CF 2145 - 2 LR 35 A - FUEGO (Tripulación) SCZ 16:10 FL 300 a 48º 30' S - 62º 00' W . Descenso Rº 150 a FL 20 posterior CRV Arr 18:10. Nº 1 My. GONZALEZ/Cap. CZAGLIO. Nº 2 1er. Ten. ACOSTA/Alf. REDONDA

e) CF 2146 - 1 LR 35 A - PONCHO - (Trip.) GRA 16:10 a FL 300 53º 30' S - 61º 00' W) Descenso Rº 060º a FL 20 posterior GRA Arr 17:53.

2º) <u>Salidas retransmisor:</u>
Transportaban al oficial de Control Aéreo Táctico (CCAT) que controlaba (e incluso comandaba) a las Ellas de ataque en vuelo en delegación de autoridad operativa del Comando FAS a la vez que enlazaba a éste con aquellas informando resultados del ataque:

a) CF 2136 - 1 HS - 125 - RAYO-Cte. Ten. POGGI-A./S.P. ACOSTA (Trip. CCAT: VCom. TORRES, My. MEDINA) Desp. CRV 09:30. Punto espera CRV Arr CRV 14:00. OM 51:00 S/63:00 W FL 180 interceptado PAC-FL 210.

b) CF 2140 - 1 LR 36 A - LONG - RAYO (Trip, CCAT: Vcom. DE LA COLINA/ Ten. FELICE/ Vcom. PEREYRA) Desp. CRV 13:29. Punto espera CRV Arr CRV 17:04.)M 54:00/61:00W FL 400 Intercepta PAC FL 400.

c) CF 2144 - 1 HS - 125 - RAYO 1 (Trip. CCAT: Ten. POGGI/ Com. TORRES/My. MEDINA/ S.P. ACOSTA. OM 51:30S/63:00 W FL 100 - Interceptado por PAC FL 280.

3º) Salidas de exploración y guiado:

a) CF 2142 - 1 LR 35 A - PUA (Trip.) Desp. GRA 09:39. Bajo control CIC. GDE, Arr GDE 11:35. Cap. BUIRA/Ten. CABALLERO.

Anochece el 21 de Mayo de 1982

Este fúe el día más glorioso de la Fuerza Aérea Sur (Cte. Brig. Ernesto H. CRESPO) y esforzado de la BAM CONDOR (Goose Green) en nuestro archipiélago, dependiente del CATOM (Brig. Luis Guillermo CASTELLANOS). A estos dos organismos operativos , integrados (en todos sus niveles) por sus hombres más capaces que demostraron su valor y su moral, la FAA debe su orgullo histórico.

El Balance del día

Después del tremendo esfuerzo, en el EM de la FAS, se evaluaban las operaciones:

1º) Efectividad de los sistemas de armas empleados:

a) Sistemas HS-125 - 700 B	1	100 %
b) Sistema A-4B.		
- Salidas previstas	20	100 %
- No salen por Tec	2	10 %
- Derribados	-	-
- Regresan	18	100 %
c) Sistema A-4C		
- Salidas previstas	14	100 %
- No salen por Tec.	5	35 %
- Derribados	2	22,5 %
- Regresan	7	78,5 %
d) Sistema M-5		
- Salidas previstas	23	100 %
- No salen por Tec	2	8,5 %
- Derribados	5	23,5 %
- Regresan	16	76,5 %
e) Sistema M-III		
- Salidas previstas	6	100 %
- No salen por Tec	-	-
- Derribados	-	-
- Regresan	-	100 %

f) Sistema Pucará

- Salidas ordenadas	4	
- No salen por Tec	-	--
- No salen por Sist. Oper. Terr.	-	--
- Derribados	2	50 %
- Regresaron	2	50 %

2°) Disponibilidad de medios remanentes

(aviones de combate de la FAS)

a) Dotación anterior	47 %
b) Derribados	7 %
c) Saldo disponible	40 %
d) Porcentaje de pérdida	15 %

3°) Daños estimados al enemigo

La evaluación que a esta altura de los acontecimientos, el EM FAS hacía en base a la información disponible era:

1°) Tres fragata hundidas (en realidad era solo la HMS ARDENT).

2°) Dos SH derribados en realidad fueron:

- UN (1) Harrier derribado (piloto prisionero)
- UN (1) Harrier derribado (piloto desaparecido)
- UN (1) Harrier derribado (no confirmado en UK)

3°) Tres fragatas averiadas en realidad fueron:

- Fragata tipo 21 ARGONAUT - ANTRIM - BRILLIANT - averías de consideración, etc.

Las lecciones de guerra

Así también este día produjo abundante experiencia operativa y se detectó:

1°) Análisis del flujo operativo en el ataque a los objetivos navales. Determinación real. Ventajas y desventajas proposiciones para su perfeccionamiento (Anexo "S").

2°) Uso de frecuencias operativas dentro del sistema de control

aerotáctico, -en las distintas etapas de una salida- (Anexo "S").

3°) Revisión del sistema de control aerotáctico en sus distintos componentes y reglamentación de su funcionamiento (Anexo "S").

4°) Recopilación y estudio de los problemas de localización, del blanco, puntería, disparo, evasión y proposición de mejoras en el ataque a blancos navales y/o objetivos fuertemente defendidos (Anexo " ").

5°) El fenómeno de salinización del parabrisas en operaciones sobre el mar. Solución (Anexo " ").

6°) La caza interceptora. Sus medios aéreos y de control. Sus tácticas y entrenamiento del combate A-A para los distintos oponentes. El sistema de armas posible (Anexo " ").

7°) Procedimientos y posibles desarrollos tecnológicos anti-misil (Anexo " ").

8°) Análisis del armamento antibuque empleado. Bondades y deficiencias. Desarrollo posible de nuestros medios y personal para una mayor eficacia. Requerimientos (Anexo "S ").

9°) Análisis del desempeño de los distintos sistemas de armas empleados en la batalla. Sus ventajas y desventajas. Coeficientes de efectividad, vulnerabilidad, rusticidad, mantenimiento, apoyo logístico, etc. (Anexo).

10°) El funcionamiento del Estado Mayor y sus organismos de Comando, control, comunicaciones, información e inteligencia en operaciones internas (este día). Análisis, críticas, proposiciones de perfeccionamiento. Orgánica, medios, ubicación, enlaces colaterales, etc. La planificación y la evaluación inmediata de la ejecución (Anexo).

- 8 sut henolas en BAM MLV

EL DIA 22 DE MAYO DE 1982

La meteorología. una zona frontal, orientada N/S en las provincias Sta. Cruz y Chubut afectó con intensidad baja (y nieve) la línea de la costa continental afectando los AADD de despliegue FAS. En el área malvinas poco nuboso en las 1as horas, con buena visibilidad y vientos moderados y débiles sector W. Últimas horas de la tarde disminución del techo y aumento nubosidad con precipitaciones aisladas.

~~En el Continente. Frente frío. Nieve en SCC~~

~~En el T.O. San Carlos NS y St bajos elaborar.~~

El accionar enemigo

Aprovechando el mal tiempo sobre el Continente que demora el accionar de la FAS sobre la cabecera de playa, (y la ausencia de respuesta terrestre y naval por parte ~~del enemigo~~ de nuestras fuerzas), el enemigo británico:

1°) Consolida las posiciones en la cabecera de playa y acelera el desembarco de tropas remontando a 3.000 (¡No pic-nic !) el número de hombres y asimismo pertrechos indispensables.

2°) Efectúa ROF sobre el Estrecho con su arma aérea. Una sección de Harriers ataca (08:23) y avería al GC-83 (PNA) Rio Iguazu que transportaba dos obuses 10.5 Otto Mellara del E.A. para la Guarnición Darwin, obligándolo a varar en la costa N del Seno Choiseul, con 1 muerto y dos heridos.

3°) Hostiga, con ataques aéreos a gran altura la pista de BAM Cóndor (14:28), Sin daños. Se estima 1 Harrier averiado por A.Aé. (Anexo Diario Guerra G1AA - Darwin - 22-May)

La Conducción Superior argentina

En los altos organismos de nuestra conducción política militar (Junta Militar - EMC) se evaluaron los acontecimientos del día 21 y en especial el hecho trascendental de la cabecera de playa que el enemigo había logrado consolidar en el área de San Carlos.

Aparte de otras medidas de carácter militar -tal como la previsión del empleo aerotransportado de nuestra reserva estratégica terrestre- se perfiló una acción conjunta (ARA/FAA) para el ataque a dicha cabecera de playa. (~~confirmar~~) Las tarea principales (dentro

///

de las operaciones de CB) para la FAA eran el ataque a objetivos terrestres en Puerto San Carlos y Puerto Sussex, mientras que a nuestra aviación naval, operando desde su base terrestre en GRA con el sistema A-4Q, se le adjudicó los objetivos terrestre y navales, en Establecimiento San Carlos. Las tareas adjudicadas a la FAA, fueron ordenadas de inmediato a la FAS.

<u>La Moral de la FAA en este momento</u>. (diario de guerra Ba A.Aé en MLV)

<u>La FAS</u>

Este Comando comenzó a planificar, durante la noche 21/22, /26 ~~estas~~ operaciones de ataque a objetivos terrestres (AOT) con sus consiguientes operaciones de apoyo (cobertura - REV - Diversión - Control Aerotáctico). Tenía que superar tres obstáculos principales:

1°) El mal tiempo reinante en el Continente y en las áreas de REV que si bien no ofrecía mayores obstáculos a la partida de las salidas, penalizaba, seriamente su recuperación.

2°) El agotamiento y desgaste operativo sufrido el día anterior a causa del tremendo esfuerzo (operativo y técnico) es~~fuerz~~o realizado.

3°) La ausencia de OCAA (Oficial control aéreo adelantado) en el área de los OM.
Así y todo, la FAS actuaba con todas sus capacidades remanentes. Cumplió así:

a) <u>Las salidas de diversión</u>

- OF 2162 - PUA - T-21 (Trip. 1° Ten Branco / Ten Herrero). Desp. CRV 00:30 a FL 330 Pto. 2 (48° 42' S - 62° 45' W) descenso a 2000 ft a CRV, Arr 02:00.
Esta salida provocó una salida de PAC que se dirigió a su intercepción (Anexo: borrador Vcom. ARANDA).

- OF 1206 - POTRO - 1L35 ~~1-MV~~ - ~~Armamento~~. Trip. Cap Buira - Ten Ronconi ~~etc. (Investigar). Según el CIC MLV apareció POTRO a las 04:01 en MLV~~

(6) DEP. GRA. ... 03:00 ...

(GRS. VERTICAL. MLV.-GRS. FL 400).

1113.- Este avión enlazó CIC MLV a las 04:01 y provocó una salida S.Harrier para y ~~salió otro SH a~~ interceptarlo. El POTRO regresó a casa 04:20. ~~No figura este indicativo ni salida similar a esta hora en los informes del Escuadrón Fénix~~. alcanzando su GRA 05:08

- OF 2163 - FENIX - T-21 (Trip. Cap. GONZALEZ/Ten. Cercedo). Desp. CRV 01:12 a FL 330 Pto. 3 (49° 12' - 63° 14' W) regreso a CRV. Arr 03:24. CIC ordena su regreso y es atacado S.Dart. Ver Vcom. ARANDA.

- OF 2161 - CARDO - LR 35 Desp. CRV 21:10 (Trip. Vcom. De la Colina/Ten. Falice) a FL 330 pto 1 (48° 35' - 62° 36') descenso 2000 Ft y regreso a CRV. Arr 22:55.

- OF 2164 - SOL - LR 35 A (Trip. My. Gonzalez/Cap. Cedeño). Desp. SJU 22:41 a pto. 4 (49° 12' - 63° 14') FL 300, descenso y regreso SJU. Arr 23:59.

- OF 2166 - LUNA - LR 35 A (Trip. 1° Ten. Acosta/Alf. Redonda). Desp. SJU 23:59 FL 300 a pto. 5 (49° 30' - 63° 30') descenso y regreso SJU. Arr. 01:16.

b) Las salidas de combate

A partir del mediodía la FAS puso en ejeución las siguientes salidas de combate:

- OF 1204 - 4 A-4C - LEON - 3 BRP. Desp. SJU 12:04. Trip. Cap. CAFARATTI, 1er.Ten. URETA, Alf. BONO, Alf. CODRINGTON. Llegan al Estrecho de San Carlos, con muy malas condiciones meteorológicas, las que en el ataque visual al Puerto (San Carlos) se agravan reduciendo toda visibilidad. Además, la falta de un OCAA en la zona del objetivo y la falta de señalización de la propia tropa, anulan toda posibilidad del ataque. El guía suspende la misión y al regresar observan un buque de transporte enemigo que navega lentamente al Norte entre Punta Peña Blanca y Rincón de San Martín. Regresan y Arr. SJU 14:45.

///

- OF 1207 - 6 A 4-B - CHISPA - BRP. Desp. GAL 15:22 OM Pto. Sussex. Luego del REV siguen sólo 2 aviones (N° 1 Cap. VARELA, N° 2 1er.Ten. SANCHEZ). Regresan 1er.Ten. BERRIER, Ten. CERVERA, Ten. ROCA, Alf. MAYOR (todos por distintos problemas técnicos en el REV). Esta sección llega por instrumentos al OM y estimando (por OMEGA) efectúan el lanzamiento sin resultados comprobados. En el regreso, avistan 2 fragatas a unos 500 mts. de la costa y a 2 helicópteros Sea King.

Simultáneamente a estas salidas AOT, los Mirage III, efectúan salidas de cobertura.

- OF 1208 - 2 M-III - PITON (Trip. My. SANCHEZ, Cap. CZERWINSKY) Desp. GAL 14:42, orbitaron MLV - FL 400 sin poder enlazar CIC MLV (entre 15:10/22) regresando S/N. Arr GAL 16:03.

- OF 1209 - 2 M-III - COBRA (Trip. Cap. HOOK, Cap. BALLESTEROS). Desp. GAL 15:45. Estuvieron en el área MLV a 16:15 FL 400, nuevamente sin enlace CIC/OCAT Regresan a GAL. Arr 17:22 S/N.

c) Otras salidas de apoyo operativo

- De REV 2 KC 130 - CACHO (TC 69) y DURO (TC 70). Trip.: TC 70: Vcom. CABANILLAS, My MARTINEZ, Vcom. SPERANZA, S.A. RYDZIK, SP VOTCHEVITCH, SA PAJON, SP PLASCENCIA. Hs. voladas 04:00.

  TC 69: Vcom. LITRENTA, Cap. DESTEFANIS, My MENSI, CP PERON, CP TELLO, S Aux GONZALEZ, S Aux. REYNOSO. Hs. voladas 06:00.

Este reabastecedor abasteció a los A 4-B (OF 1207) y estaba asimismo previsto para reabastecer a los A 4-Q (ARA) entre 14:00/14:15 los cuales no operaron.

1115.-

- De Retransmisor - OCAT / E y R. / DIVERSION My. Medina.
OF 2160 - 1 HS - 125 - RAYO. Trip. Tan Poggi; A. Navarro; Mir R. SP Acosta; Kev Torres
Desp. CRV 14:19 a zona operativa en 51° 30' S - 64° 00' W
Arr. CRV 18:15. / ESPERA BM. FL 330 INTERCEPCION PAC. ISLA LEON RC 260/100 NM. PAC.

La exploración lejana

TC 78 - TRONCO, Trip.? ~~en~~ posición? atacado Sea Dart (HMS Bustol/Cardiff evade y regresa 12:19 (ampliar).-

• Ecos de helicopteros en el continente

Un nuevo cruce

Al anochecer de este ansioso día -en que todos conocían o intuían- la consolidación de la cabecera de playa enemiga en San Carlos, la Sección de Transporte Aéreo del EM de la FAS, daba los últimos toques al nuevo cruce que se materializaría en las primeras horas del día siguiente. (00:15)

Una Lección

El OCAA. Su importancia. Adiestramiento. Dependencia orgánica. Medios de traslado. Equipamiento.

A las 21:30 el CIC CRV informa que tiene 3 ecos (desconocidos) en el radial 180 - estima helicopteros. Se ordena el despegue de 1 IA58 (Matz - Trip - AD de origen) quien informa avistarlos y que apagan luces posición. A causa de esta detección entran en alarma roja todos los AADD FAS y se ordena oscurecimiento en TRE y CRV.- Sin haberse podido comprobar dichos ecos y avistaje y, ante la desaparición de los primeros, se levanta la alarma a las 23:00 hs.

EL DIA 23 DE MAYO DE 1982

Un nuevo cruce

A las 00:15 Hs. el C-130 (Indicativo Marte) despega desde CRV rumbo a la BAM MLV, TC -66 - Cat 175 - carga 15.000 Kg. Pax 40 Trip. My VELIZ, Cap. VILLEGAS, My VALDECANTOS, SA. TULIAN, S.Aux. PUIG, CP. CONTIGLIANI, CP. SEGOVIA.

Nuestro Hércules arribó a MLV a las 04:00 y despegó nuevamente a las 04:18 trayendo, entre otra carga, a 30 heridos, cuatro de ellos graves. Arr CRV 06:45. Misión cumplida

El QAM de dicha Base indicaba: 240/12 ~~24:00 330/20~~, 12 Km 4 St 300 5/4 996,0.-

También este día estaba previsto otro cruce con el TC-66, durante el día (CAT 179) -el Acuario- despegó de CRV a las 22:35 Hs., voló 08:15 pero no arribo al MLV por Meteorología. Arr 04:58 a CRV.

La meteorología al amanecer

En AD MLV - 3/5 de St bajos y el viento (SW) aumentando de 10 a 25 Kt y una capa superior de AS a 2500 m. - en DVN 4 AC/AS Neblina - 270/20

En el continente: nubosidad alta, post frontal, viento del NW de moderados a fuertes.

El carguero Monsumen

A las 08:27, tres helicópteros enemigos localizan y atacan a este carguero que navegaba entre Pto. Argentino y Pto. Fox, en proximidades de Isla Bouganville. Comienza a hundirse lentamente. Un herido grave. Encalla y queda semihundido. La tripulación y pasaje desembarca y la nave es recuperada, remolcándosela, al día siguiente hasta Pto. Darwin y desembarcado principalmente el armamento terrestre que transportaba (Anexo).

///

La actividad enemiga

En el 3er. día de la cabecera de playa el enemigo vuelca todos sus esfuerzos en la consolidación de la misma mediante construcción de defensas y todo tipo de refuerzos en material y personal, sin ser molestados por nuestras FFTT ubicadas, ya en magnitud (Anexo) en sus inmediaciones. El Jefe británico de las FF. TT., General Julian THOMPSON (confirmar NO-PICNIC) ha establecido su comando en ~~el Carrier Battle Group~~ (Coventry - Broadsword)

El carrier Battle Group se encuentra despegando alrededor de las Islas con sus PALs alejados hacia el Este (Anexo), piquetes radar al N de la Isla Gran Malvina y varias fragatas en el Estrecho de San Carlos en protección antiaérea a la cabecera de playa. Asimismo y -aparentemente subordinados ahora al Carrier Battle Group- el grupo de submarinos nucleares efectúa tareas de alerta temprana (antiaérea) ubicándose próximos a nuestras BAM continentales (especialmente GRA y GAL, en superficie, detectados por nuestro COE).

El arma aérea de la flota británica se mantuvo activa desde el amanecer. Se detectaron en este día 58 salidas (29 PAC) con un esfuerzo máximo de 5 PAC simultáneas (Hs.), realizando asimismo ataques a objetivos terrestres y salidas de reconocimiento fotográfico (RFO) tales como ~~volando sobre el~~ próx. a Pto. ~~Fox:~~ *volando sobre el agua, próximos a Pto Fox)

del HERMES (Flt Lt (RAF) MORGAN y Flt Lt. (RAF) LEEMING)

- 10:30 Hs. - 2 ~~SH~~ GR3 atacan 5 helicópteros del EA (4 Pumas y 1 Augusta), destruyendo 3. en SHAG COVE HOUSE. (Relato inglés completo en pag. 130/1 - ANSA)

- 11:00 Hs. - 1 SH Sobrevuela alto BAM MLV en RFO.

- 11:00 Hs. - 2 GR3 bombardean y cañonean BAM Cóndor. 1 GR 3 (Anexo) aparentemente averiado por cañon antiaéreo. (Este día UK confirma 1 SH destruido en el PAL en "accidente" del despegue) piloto Lt Cdr. BATT (ZA 192)

- 13:15 Hs. - 2 GR3 bombardean Pto. HOWARD S/N.

- 13:55 Hs. - 2 GR3 bombardean BAM MALV sin precisión ni daños.

- 16:30 Hs. y 17:25 Hs. - 2 GR3 atacan pista de Estación Aeronaval Calderón. - Averían casa kelper en cercanías.-

- 20:30 Hs. - Un GR3 lanza bomba sobre el mar, en proximidades Pto. Argentino, a 7/8 Km. de la costa.

La actividad aérea operativa propia

La FAS

El Comando de la FAS había planificado, durante la noche, las salidas destinadas, nuevamente, a ataque a ON en el Estrecho San Carlos, con sus correspondientes salidas de diversión y E y R. Así, desde temprano, se puso en ejecución la citada planificación:

1°) Ataques a ON: 1ra. oleada:

a) OF 1205 - PUMA - 3 M5 - 1 MK 17 - GRA 08:43 - Trip. Cap. CIMATTI, ler.Ten. RATTI, Cap. RODHE. No logran completar reunión con LEAR (cual era?) y condiciones meteorológicas adversas y poca luz. Arr GRA 09:50.

b) OF 1206 - POTRO - 3 M5 - 1 MK 17 - GRA 08:43 - Trip. Cap. MORENO, Ten. VOLPONI, Cap. ROBLES, idem anterior. Arr GRA 09:50.

c) OF 1207 - LANZA - 3 A4B - 1 MK17 - GAL 09:09 - Trip. ler. Ten. VELAZCO, Ten. ROBLEDO, Alf. BARRIONUEVO. El guía regresa por fallas generador, el 2 y 3 se unen, a 20 NM del OM a la Ella Tejo.

d) OF 1208 - TEJO - 3 A4B - 1 MK 17 - GAL 09:09 - Trip. ler. Ten. FILIPPINI, Cap. BERGAMASCHI (se vuelve a 43' vuelo), Ten. AUTIERO. A esta sección se le une la sección LANZA. Llegan a la zona del ON (10:02) y no encuentran el blanco. Regresan S/N Arr GAL 11:02 (investigar esta salida, indicios de que FILIPPINI, rozó antena). Ataque a ARGONAUT? Roza antena aquí?

///

(0 si?)
Es decir, que de la 1ra. oleada no se produce ningún ataque al ENO naval. Sale ahora la 2da. oleada; con los halcones de GAL y SJ. Nota: OF 1209 - LOBO - No salió, en alerta desde 07:30 hs. no salió (por qué?).

e) OF 1210 - TRUENO - 3 A4B - 1 MK 17 - GAL 12:10 - Trip. Cap. PALAVER, Alf. GOMEZ, 1er.Ten. GUADAGNINI. Falla el avión del guía y el 2 y 3 se unen desde el despegue a la Ella NENE.

f) OF 1211 - NENE - 3 A4B - 1 MK 17 - GAL 12:10 - Trip. Cap. CARBALLO, 1er.Ten. RINKE, 1er.Ten. CACHON. (Se cae desde la escalera al subir a su cabina. No sale). Al unírsele los Truenos esta Ella (4 A4B) queda constituída Cap. CARBALLO, Alf. GOMEZ, 1er.Ten. GUADAGNINI, 1er.Ten. RINKE. No encuentran al KC-130 en el punto preestablecido. Lo ubican (estaba a 150 NM del PRV) y siguen al objetivo, (ver detalles en libro Dios y Los Halcones y en Anexo CAERCAS) ingresan al Estrecho desde el S., encuentran Helo LINX, lateral Bahía San Carlos, reciben fuego AAé de dos fragatas (ANTELOPE y BROADSWORD) se internan en viraje derecha a Isla Soledad (Gráfico) luego un ~~360~~ 180 a la izquierda para regresar con RO $\pm$ 200 (el 1 y 2), 3 y 4 en breve circuito espera pegados al acantilado, el 1 recibe esquirlas de impactos en el acantilado y aprecia avión dañado plano izquierdo con lo cual aborta el ataque y vira a la izquierda para eyectarse sobre isla Soledad (luego comprobaría que el avión respondía y se dirigió a su Base) el N° 2 prosiguió el ataque y alojó una MK 17 en la ANTELOPE, que no explotó (posteriormente lo haría al ser desarmada y hundiría la Fragata). El 3 y 4 se lanzan ahora sobre la Broadsword (Cañones y bombas) y a la salida es derribado otro glorioso halcón (no se eyecta) cae aquí, derribado por un Sea Wolf (Broadsword), el 1er.Ten. GUADAGNINI. El N° 4 evade la nube de misiles y en su escape sobrevuela a un buque que aprecia es el Canberra, que se aleja de la Bahía de San Carlos, buscando aguas más tranquilas. Arriban a GAL (1, 2 y 4), individualmente entre las 14:36 y 15:02 (Anexos)

g) OF 1212 - PLATA - 3 A4C - 3 BR - SJU - 11:53 - Trip. 1er. Ten. VAZQUEZ, Alf. ISAAC, 1er. Ten. CASTILLO, pero no encuentran al KC 130 y deben regresar a SJU a 13:25.

h) OF 1213 - ORO - 3 A4C - 3 BR - Desp. SJU - 15:59 - Cap. ALMOÑO, Alf. MARTINEZ, Ten. PAREDI. El guía aobrta dep, los dos restantes no encuentran reabastecedor, (El KC 130 ROMA?) donde andaba. ¿Abasteciendo SUE o A4Q, puede ser A4Q Desp GRA?, elaborar. Parece que le dieron mal las coordenadas y estaba casi sobre Isla Gran Malvina. Los ORO arr SJU 13:25. Se le asignó un IFF que no podía ser seleccionado

i) OF 1214 - DAGA - 3 M5 - 1 MK 17 - Desp. GRA - 14:20 - Trip. Cap. CIMATTI, 1er.Ten. RATTI, Cap. RODHE: El guía regresa por pérdida combustible, los dos restantes llegan al Estrecho, observan buques. Por VHF (ellos PUÑAL) se enteran de presencia PAC (250 °- 110 NM). y deciden escapar. ~~(No está claro que hacen después, elaborar)~~. Arr GRA 16:06.

j) OF 12:15 - PUÑAL - 3 M5 - 1 MK 17 - Desp GRA 14:20 - Trip. My. MARTINEZ, Ten. VOLPONI, Cap. MORENO (N° 3 no decola por falla ¿Cuál falla?). Los dos restantes llegan a la zona del blanco no encontrando el ON, regresan velozmente y son interceptados por una PAC (Lt Cr Andy Auld y Lt Martín Hale) razante (90 ft) sobre Isla de los Elefantes Marinos (Pebbe Island), eyectan ~~tanques~~ cargas y escapan, pero el N° 2 (Ten VOLPONI) sin más armas que sus cañones es alcanzado por un sidewinder AIML 9 del Lt HALE (2A (9L)) y derribado (sin eyección) en la Bahía Horseshoe ~~(Herradura?)~~. El My MARTINEZ, gracias a su posición más avanzada y mayor velocidad logra tomar distancia y regresa al continente, Arr 1606. (Anexo Libro AUSA)
eyecta tanques

k) OF 1216 - CORAL - 3 M5 - 2 BR - SJU 14:22 - Trip. Cap. DIMEGLIO, Ten. AGUIRRE, 1er.Ten. ROMAN, atacan objetivos terrestres (San Carlos, Sussex?) (ampliar) o navales? a la salida se cruzan con otra sección (~~cuál? Puñal~~ Daga) con riesgo de colisión. Intenso fuego antiaéreo. Escucha derribo Puñal 2. Arr SJU 15:16 S/N.

(Peligro colisión)///

los restos cayeron en el lado oeste de Sa. Elefante, 2 millas al norte de Isla Calderón

1) OF 1217 - COBRA - 3 M5 - 2 BR. No sale por téc. (incluir detalles de fallas en los distintos numerales) son de SJU o GRA?

NOTA:

Salidas que no decolan por orden CFAS. Por qué?. Ausencia de ON?. Hora, luz?. Alrededor 15:30 Hs.

OF 1220 - VULCANO - 4 A4B - MK 17 - GAL
OF 1221 - KALI - 3 A4C - 3 BR - SJU
OF 1222 - MARTE - 3 A4C - 3 BR - SJU

2°) Salidas de Cobertura:

En horas de la tarde los M-III cumplen dos salidas de cobertura sobre MLV:

a) OF 1218 - 2 M III - DARDO - MAGIC/MATRA - GAL - 14:24 - Trip. My SANCHEZ, 1er.Ten. PUIG. (No hay mayores datos de esta salida. Ampliar). Arr GAL 15:47,

b) OF 1219 - FLECHA - 2 M III - MAGIC/MATRA - GAL - 14:30 - Trip. Cap. BALLESTEROS, Cap. CZERWINSKI. Efectúan cobertura avión LR ~~(Cuál)? NARDO CRV~~ - ~~[illegible]~~. ~~Arr 16:12.~~
(Cap ARQUES/Cap. PANE. OF. 2183.)

3°) Salidas de Diversión y Retransmisor:

a) OF 2178 - HS 125 - RAYO 1 - Tripulación ~~Retransmisor y OCAT (Quién era el OCAT)~~ Desp. CRV 09:41, PE (51° 30' S 64° 00' N). (Arr CRV 15:12. ~~Tripulación del HS 125~~ Ten. POGGI. Alf. MARIONI. Vcom TORRES. My Medina. CS A. ACOSTA M. INTERC. PAC.

b) ~~OF 2180 - HL 36 - RAYO 2 - Retransmisor (Trip. Vcom. DE LA COLINA?) Desp. CRV 13:00 PE confirmar horario Arr. y OCAT. (En realidad se cumplimentó esta salida?).~~ NO.

b) OF 2181 - L 25 - NIDO - Trip. Diversión. Desp. CRV 14:37 a Pto A (49° 15' / 60° 38') FL 350 descubre PAC FL 140 con R° 260 a 38 NM regresa y Arr CRV 16:12. Cap. ARQUES Ten. CERCEDO.

d) OF 2182 - 35 A - LORO - Trip. Diversión. Desp. CRV 13:59 a Pto B (49° 27' / 60° 51') FL 300. Arr CRV 16:40. 1°Ten. Arauco / Ten. Felice.

e) OF 2183 - 35 A - NARDO - Trip. Diversión. Desp. CRV 14:28 a ADO y Pto C (49° 40' S / 60° 59' W) FL 345 a 1504 enlaza CIC MLV. Lo persiguen 2 PACs., se le ordena FL 400 R° 100. Regresa a CRV 16:50. Cap. Benza / 1°Ten. RONCONI

f) OF 2184 - 35 A - ÑANDU - Trip. Diversión. Desp. SJU 14:25 a Pto D (49° 49' S / 61° 10') a FL 310 y Pto D1 (50° 05' S/ 60° 30' W) regreso SJU 1600. May. GONZALEZ / Cap. CERGUO.

g) OF 2185 - 35 A - CONDE - Trip. Diversión. Desp. SJU 14:25 a Pto E (50° 00' / 61° 18') FL 330 y Pto E1 (50° 17' S / 60° 42' W) regreso SJU 1600. 1°Ten ACOSTA / Alf. REDONDA.

h) OF 2186 - 35 A - FUEGO - Trip. Diversión. GRA 14:55 a Pto F (50° 09' / 61° 29') FL 350 y Pto F1 (50° 25' / 60° 48') regreso GRA 16:10. Cap. BOIRA / Ten. Caballero

i) OF 2190 - LR 36 (LV-LOG) - RAYO 2 Trip. Retransmisor - OCAT Vcom. PEREYRA. Desp. CRV 1307 a Pto espera. Arr. CRV 18:18. Vcom. De la Colina / Cap. DESPICREE.

j) OF 2194 - 35 A - CONDE - Trip. (averiguar) Diversión. Desp. SJU 1640 a Pto E (50° 00' S / 61° 18' W). Arr SJU 17:45.

4°) Salidas de Reabastecedor:

Los dos KC 130 tuvieron intensa actividad:

a) TC 69 - PARIS - Trip. Vcom. LITRENTA, Cap. DESTEFANIS, My MENSI, CP PERON, CP TELLO, S.Aux. GONZALEZ, S.Aux. REYNOSO. Desp. GAL 08:56 PCRA (52° 00' S / 66° 00' W). Averiguar si

variaron este PCRA y en que horario para reabastecer SUE ó AHQ ARA y que aviones reabastecieron . - Arr GRA 17:40.-

b) TC 70 - ROMA. Tripulacio Vcom CABANILLAS, My. MARTINO Vcom. SPERANZA, SA RYDZIK, SP VOTCHEVITCA, SA PAJON, SP PLASENCIA. Dep SCZ 11:15 PCRA (5500/5900) GAL 13:10 y luego Dep GAL 14:01 a PCRA (53°40 S - 6400 W) para apoyo ARA. Hora y lugar Arr. ~~Informe si~~ Reabastecieron a a~~lguien en este 2° vuelo~~. 2 SUE 16:10

5°) La actividad de la aviacion embarcada.

Nuestra aviación embarcada operando siempre desde su base en tierra, realizó este día los siguientes vuelos:

a) TABANO - 3 A4Q de(5 previstos) Dep GRA 12:38, reabastecen del del PARIS y se dirigen a Pto SAN CARLOS donde reciben intenso fuego antiaéreo. Regresan a GRA donde, al salirse de la pista (viento cruzado) se eyecta el cc Carlos ZUBIZARRETA en el carreteo y fallece, el avión es recuperado.

b) TERO - 2 SUE,. Dep GRA 14:59 en misión ataque EXOCET a MLV no encontraron blanco regresando a GRA S/N. - REV del ROMA a 16:10

c) LV - GOM - 1F28 - Dep GRA 15:39 intenta el cruce pero no llega a BAM MLV (no registrado) y aparentemente regresa a GRA.-

6°) La actividad aérea en el CATON

a) Desde BAM Condor (confirmar¡!) operan 2 IA-58:
- A-531 - My TOMBA - sobre Pto HOWARD es derribado (¿) AAe propia Recuperado. (Verificar)
- A-511 - Cap BENITEZ, derribado por un misil SA (Rapier) en proximidades de DARWIN.- Recuperado (confirmar estos derribos).-

b) El CATON ordena el repliegue (en helicoptero¿) de Oficiales (Pilotos de Pucará) de BAM Condor a BAN MLV. alla van Cap VILA, Ten FURIOS, ALF. PONTECORVO y Alf. DIAZ. Los

tres ultimos serían evacuados al día siguiente a CRV.-

d) Tambien en un helicóptero CH-47 llegan a BAM MALV el My PIUMA y Ten SENN (derribados en Bahía ~~Fox~~ Calderon) ~~el 1Ten LUNA?~~ (~~Tambien derribado en Isla SOLEDAD~~) y el piloto Ingles Lt GLOVER (derribado en Pto HOWARD) quienes asimismo seran evacuados al continente al día siguiente. En otro helicop (17:30) arriba les Ten Luna eyectado Chartres Settlement, (Gran Malvina).-

Otros acontecimientos del día

1°) Se constituye el CEOPECON, cuya jefatura la ejercen: Gral Div. GARCIA, ~~WEBER~~. Su asiento es en CRV (Comando de guarnición) Calte LOMBARDO, Brig My WEBER

2°) Ecos de helicopteros en SCZ Este día, en horas de la tarde, nuestros sistemas de vigilancia electronicos (Radar SCZ) detectan ecos de tres helicopteros que, desde el mar, se acercan al continente, lo que hace presumir a los distintos comandos desplegados en nuestra Patagonia, la posibilidad de una infiltración enemiga al continente. Se toman las siguientes medidas:

a) Dep 2 IA58 - Cñ (otros dos en alerta misma configuración) (averiguar horarios Dep Arr e informa misión

b) Se requiere refuerzos terrestres a Ejercito sobre BAM SCZ.

c) Alerta nuestra AAe (aparentemente le dispararon a un movil aéreo propio desde SCZ detallar).

d) 16:33 Dep desde GAL un M III - Ombú My SANCHEZ (por orden CIC) GAL a intercepción eco no identificado a 72 NM de GAL Radial 107 FL 280° Vel 240 Kt. no encontró el movil y regreso ARR GAL 17:19.

e) E y R cercano OF 123 - 1 G11 Platino Dep SCZ 1500 Arr SCZ 1800 S/N.

El balance del día

Este poco fructífero día arrojaba los siguientes resultados:

1°) Salidas prevista : 51 ---------- 100%
2°) Llegan al OM : 7 ---------- 13%
3°) No encuentran OM: 11 ---------- 21,7%
4°) Suspenden por Orden: 4 ---------- 7,8% (verificar)
5°) " " Met 12 ---------- 23,5%
6°) " " Tec 10 ---------- 19,5%
7°) " " fallasREV 5 ---------- 9,8%
8°) Derribados (FAS) 2 ---------- 3,9%

El informe del OCAT Falta Incluirlo sintetico
Las lecciones del día

1°) Importancia del OCAT (o un sistema de control aerotáctico) que asista a las ellas en la ubicación y selección de los OOMM en el TO.- (AWACS)? E2C ?

2°) Las tácticas de las PAC británicas en vuelo estacionario para la intercepción visual de los incursores en vuelo razante.- contramedidas posibles.

3°) Determinación de las causas que elevaron la moral de las tripulaciones a esta altura de los acontecimientos. Ascenso en la curva operativa.

4°) El M5 acusa mayores derribos por misiles A-A o S-A.

5°) Determinación del endurecimiento anti y contraereo enemigo. causas.- Acciones posibles para mantener, poder de penetración y efectividad en los AON o T a medida que se perfecciona la defensa.

6°) Procedimientos para ubicar y referir los OM qntes y después de un ataque y su uso inmediato para ellas posteriores.

7°) Procedimientos y organización del control y Comando de los reabastecedores en las operaciones de ataque.

8) Organización y procedimientos para manejar prioridades de carga y Pax, en el transporte aéreo, en operaciones conjuntas.

EL DIA 24 DE MAYO

La meteo en el TOAS

En MLV amanece con nubosidad baja y quebrada, y tendencia a niebla. A las 08:00 el QAM era:
-08:00 - 300/5 - 10 Km - niebla - 3 SC 600
500 (7/7) 996.2 +

En el continente con nubosidad alta quebrada, estratiforme y techos altos (ligeras precipitaciones en TIERRA DEL FUEGO). Vientos regulares 20/35 Kt. En síntesis: apta.

Ataque aéreo a BAM MLV

A las 09:35 se produce el primer ataque del día a BAM MLV por parte: del PAL Hermes y su Escuadrón 800.

1°) 2 SH aparecen por el NE y lanzan sin acercarse a distancia de tiro de nuestra artillería antiaérea - en toss bombing bombas de fragmentación con espoletas radar de explosión aéreas. Su finalidad es atraer la puntería de n/AAe.

2°) Inmediatamente, en vuelo razante, atacan desde el NW dos GR3 y lanzan c/u 3 bombas 1000 lbs retardadas por paracaídas, una de las cuales afecta la pista y escapan. Nuestras defensas A Ae no tienen tiempo de apuntar.

3°) A los 20 segundos de este ataque y en medio de las explosiones pasan otros 2 GR3, desde el W y lanzan también bombas BRP, pero aquí nuestra A Ae. había tenido tiempo: ~~de apuntar~~. 1 Harrier es ~~aparentemente~~ evidentemente averiado y posiblemente derribado ~~(GB reconoce 1 SH. Mat zA 192, piloto fallecido- "por accidente nocturno en el PAL Hermes).~~

Estos ataques y otros similares que se produjeron a las 12:50 y 14:55 (desde gran altura) dejaron averiada la pista (durante seis horas) un IA-58 (el A-509) y un MB-329.

///

y la aceptabilidad del ataque a los OT en la cabecera de playa

LA FAS

Su EM evalúa seriamente la defensa antiaérea (en tierra y de buques) ("verdadera cortina al pasaje de nuestros aviones") en las proximidades de la cabecera de playa. Estas y otras consideraciones resultan en la resolución de batir los buques de desembarco (AON)
Comienzan sus acciones; ~~Así~~ entonces, operando en el brazo y bahía de San Carlos, contra OONN, preferentemente buques de desembarco o transporte de tropas.

1°) Salidas de ataque:

a) OF 1223 - CHISPA - 3 A 4B - 1 MK 17 GAL 09:10
OF 1224 - NENE - 3 A 4B - 1 MK 17 GAL 09:11
Tripulaciones:
CHISPA N° 1: 1er.Ten. BERRIER (se vuelve porque se le cae la bomba, al conectar panel de armamento, luego del REV.
CHISPA N° 2: Alf. MORONI.
CHISPA N° 3: Ten. CERVERA.

NENE N° 1: Vcom. MARIEL.
NENE N° 2: Ten. ROCA.
NENE N° 3: 1er.Ten. SANCHEZ

Luego del REV (con MADRID 1) siguen los 5 aviones al mando del NENE 1.
Ingresan en Ba. Hospital (10:15 hs) donde encuentran los ON, atacando: los NENE a un buque clase TIGER y los CHISPA a un buque de asalto (N° 2) (se aprecia era el Sir Galahad alojando una MK 17 que no explotó) y el N° 3 sobre el Sir Lancelot o un LCU. Todos escaparon y regresaron a GAL entre las 11:45/11:59. En su pasaje sobre los buques recibe con fuerte fuego de cañones y misiles.-

b) OF 1225 - AZUL -4 M5 - 1 MK 17. Desp. GRA 10:18. Trip. Cap. MIR GONZALEZ, Ten. BERNARDT, Cap. MAFFEIS, Cap. ROBLES.

Llegan a Ba. San Carlos y atacan (11:02) un buque de gran tamaño (Sir Gerant/Sir Galahad o Sir Bedivere?) largando todos sus bombas (que aparentemente no explotaron) y escaparon, siendo interceptados en vuelo rasante en el Estrecho de San Carlos por un SH que tiró con cañones al 3 y 4 sin impactar. Recibieron nutrido fuego AAé en la zona de los ON. Arr. GRA 11:59. N° 2 y N° 3 regresan con impactos (ampliar).

NOTA: Estaban planificadas 6 salidas (3 AZUL y 3 ROJO OF 1226) salieron sólo 4M 5 (AZUL), que pasó?). ~~Utilizaron OCAA para guiado?. ¿Quién era?~~.

c) OF 1227 - PLATA - 3 M5 - 2 BRP - SJU 10:24. Trip. Cap. DELLEPIANE, 1er.Ten. MUSSO, Ten. CALLEJO. Llegan al Estrecho San Carlos (hay 2 PAC) y se dirigen al brazo San Carlos (11:07). Hay intenso fuego AAe desde buques y de tierra. Esquivan y sobrepasan los ON sin mayor puntería, algunas bombas caen en la costa sobre depósitos de combustible. La Ella regresa sin ser interceptada, a SJU. Arr 11:55.

d) OF 1228 - ORO - 3 M5 - 2 BRP - SJU 1024. Trip. Cap. DIAZ, My PUGA, Ten. CASTILLO. Esta Ella, que seguía de cerca a la PLATA, fue interceptada (aprox. 11:04) por una PAC al N del Estrecho San Carlos, sobre Bahía de los Elefantes. Detectados por la Broadsword, la PAC (~~Cols~~ Lt Cd Andy Auld y Lt Dave Smith del Sqdn 800) los interceptó y Auld disparó 2 AIM 9 L que impactaron en DIAZ y PUGA quienes se eyectaron y fueron recuperados, mientras que Smith impactó en el Dagger del Ten. CASTILLO, quien sin eyección se estrelló sobre el terreno (Anexo libro AWSA pág. 137/138) Otro héroe que honrará para siempre a la FAA. En síntesis, esta Ella fue derribada en su totalidad.

e) OF 1229 - HALCON - 3 A 4C - 3 BRP - SJU 09:48. Trip. Cap. PIERINI, Ten. MENDEZ, 1er.Ten. URETA. Esta Ella fue interceptada (11:00 hs) por una PAC con cañones y 1 misil. Abortó el ataque y a casa. Arr. SJU 11:57.

f) OF 1230 - JAGUAR - 3 A 4C - 3 BRP - SJU 09:52. Trip. 1er. Ten. VAZQUEZ, Alf. MARTINEZ, Ten. BONO. Llegan a la zona del blanco (± 11:30) sin ser interceptados y se dirigen al ataque en la Bahía San Carlos (ampliar dirección - OM, etc) y lanzan 6 bombas (faltan 3, que pasó) sobre la misma fragata (Arrow?/Alacrity?). Un numeral vió (espejo retrovisor) una llamarada. Estiman 8/10 buques en el Estrecho y uno que creen es el CANBERRA. Reciben fuerte fuego AAe (misiles/cañones y aún bajo calibre) de los buques y desde tierra. Al salir comprueban que los tres aviones tienen pérdida de combustible abundante. Eyectan tanques y vuelan R 210 durante 3'. Ordenan eyección al N° 3 pero este informa 3.000 Lbs. Colocan 260 en ascenso (sobre Estrecho San Carlos). Ven un buque y descienden nuevamente. Al terminar de cruzar el Estrecho (5 NM al N de Bahía Fox) ascienden y chequean combustible: N°1 - 1500 Lbs. N° 2 2.280 Lbs. N° 3 - 2500 Lbs. Cruzan la Gran Malvina en ascenso, pero al entrar al mar al N Isla San Jose observan al N° 3 (Ten BONO) iniciar suave viraje descendente e impactar en el mar (aprecian humo del asiento eyectable pero no ven paracaidas). Solicitan al KC (Cuál? MADRID 1 ó 2) homing lo hallan a FL 100 y se acoplan (N° 1 tenía 200 Lbs; N° 2 2000 Lbs) y así mamando del KC llegan al continente, hasta 30 NM de SJU donde desacoplan y Arr 12:30. (El KC trasvasó (al N° 1) 39.000 Lbs). Esta salida se inscribirá en la historia mundial de la aviación.
El halcon BONO había ofrendado su vida; pocos días más (el 30 May en el ataque al HMS Invincible) lo seguiría con gloria el halcón VAZQUEZ. Esta era la raza argentina de halcones que en el Atlántico Sur y para asombro del mundo, había descubierto el Reino Unido.

NOTA: Estaban previstas 6 salidas más (de GAL) que no salieron ~~porque~~ por orden CFAS, pero sí decoló el MADRID 01 (1530) de GAL para reabastecerlas. Arr. 16:40, ¿falló coordinación? La dos OF previstas eran:
OR 1232 - VULCANO - 3 A 4B Cap. Cap. VERLA, Alf. VAZQUEZ,

///5.-

Ten MAYOR.

OF 1232 - CALI - 3 A 4B Trip. Vcom. DUBOURG, Alf. DELLE PIANE, Ten. ARRARAZ (Elaborar).

2°) Salidas de cobertura

a) OF 1231 - FUEGO - 2 M III - MAGIC - GAL 10:22. Trip. Cap. HUCK, Cap. GONZALEZ. Enlazan con CIC MLV a las 10:55 (junto con pelo (OF 2200). Ingresa en el R° 295. Enemigo en radial 290/60 NM, rumbo 250. Los Harriers se vuelven. (Ampliar).

3°) Salidas diversión

a) OF 2200 - 2 LE 35A - PELO. Tripulaciones?. Desp. CRV 10:09. Esta sección en combinación con los FUEGO llegan a MALVINAS y enlazan CIC, atrayendo a una PAC orbitan en Pto 1 (50° 30' S/61° 10' W). (Ampliar). Arr. CRV 12:10.

N°1 Vcom. De la Colina./Com. Ferri N°2 1 Ten. Bianco/Ten. Felice.

b) OF 2201 - 2 LE 35A - BARBA. Tripulaciones?. SJU 10:22 a Pto 2 (50° 10' S/60° 50' W). Enlaza CIC MLV (11:02) y permanece FL 400 hasta 11:08 en que regresa. N°1 My. Gonzalez/Cap. Cerggio N°2 1 Ten. Acosta/Alf. Redonda.

NOTA: Estas 5 salidas (OF 1231/2200/2201) aparentemente fueron concebidas con un mismo objetivo. Debieran ampliarse pues demuestran gran coordinación e ingenio. Están en el TOM simultáneamente que las Ellas. ORO, AZUL, PLATA y al atraer PACs y saturar los CIC enemigos, pueden haber colaborado a su supervivencia. (Cuadro de horarios, gráficos de nuestras Ellas) sobre el TOM y número de PAC en ese tiempo.

4°) Los vuelos de reabastecedores

a) TC - 69 - MADRID 1 - GAL 08:29. Tripulación: Vcom. PESSANA, ler.Ten. VACCARO, My GOMEZ, CP CEMINO, CP MARTINEZ, S.Aux. ARDIZZONI, S.Aux. AMENGUAL. Arr. 13:37, luego 15:30/16:40 GAL.

c) OF. 2202. 1 HS-125. 7008. RAYO - Ten. Poggi. A. Vcom. TORRES. My. Medina, Alf. MARIANI, S.P. ACOSTA. M. CRV. 09:25. DIVERSION, E y R, OCAT, OM. 52:00S/62.40W. FL.330. INTERC PAC!! FL 280 ARR. 13:43.

d). OF. 2203. LA. 36 A. RAYO 2. 1° Ten. Williams. Cap. PANE/Vcom. Pereyra. RETRASM. CRV. 15:58 - 822 1750. PAC.

b) TC-70 - MADRID 2 - SJU 08:42. Trip. VCOM. DOMINGUEZ, My. BERNARDI, My VIDELA, S.A. RYDZIK, S.Aux. HUMOLLER, CP GONZALEZ, S.P. PLASENCIA. Este KC fue el heroico reabastecedor que se lanzó al encuentro de la Ella JAGUAR y los recuperó a su base.

5°) La E y R

a) Lejana. (Elaborar) B-707 sobre Atlántico meridional. Hay ruta. Anexo.

b) Cercana:

- 1 TS 60 - OF 124 - PLATINO 1. Trip. Desp. SCZ 09:30. Arr. SCZ 12:00.

- 1 G-II - OF 125 - PLATINO 2. Trip. Desp. SCZ 15:00. Arr. SCZ 18:00.

- 1 IA 58 (Ampliar) que hacía? ¿Lo buscaba al SbTen ABRAHAM que se había ahogado? A-540 - PACU 2-P.t. Alf. VALKO. Horario. Desp. SCZ? se estrelló en el mar y fue recuperado 25 NM al S de Caleta OLIVIA y 2 NM dentro del mar.

6°) Búsqueda y Rescate

a) OF 2535 - F-27 (NEGRO) DHC-6 (ROMEO) B-212 (LIEBRE). CRV (Horario) Tripulaciones?). Caleta OLIVIA. OM. CRV. Arr? Rescate Alf VALKO. Fallecido.

b) OF 2536 - S-61 - LV-OCG. Trip.? Desp.? AD? ADO-OM-ADO. SbTen. ABRAHAM en ADO. Se internó en la playa con la bajante y desapareció. Se realizaron 3 salidas de S-61 sobre todas las islas y no se lo encontró . Al día siguiente (25 May fue encontrado ahogado, al sur de la ría.)

7°) Un cruce de C-130 a BAM MLV.

A las 23:39 Hs. despega el TC-64 destino al archipiélago. Trip. Cap. BORCHERT, Cap. DAGUERRE, My. MAYE, CP SOSA, S.Aux. CASTELLINI, S.A. CARABAJAL, S.A. MOYANO. Cumple CAT 181 y lleva 14.000 Kg. de carga (Anexo con detalle).

8°) En el CATOM (~~Ampliar~~).

2 IA-58 (Matr - Trip. - horario) en ROF Pto. Argentino.- Llenó con [illegible] Berchere, por info ARA hay elementos en ella de CME.-

OTROS ACONTECIMIENTOS

Este día también:

1°) Aparece 1er.Ten. MANZOTTI, eyectado el día 21. Dónde aparece? Elaborar.

2°) El MONSUMEN, con averías en máquina y timón, es remolcado por el FORREST a Pto. DARWIN. Tiene un [illegible] grave

3°) El Escuadrón DARWIN se desplaza a línea CANTERA House, CAMILLA CREEK (Elaborar).

4°) [illegible]

EL BALANCE DEL DIA

1°) Sistema A-4B

Previstos	6	100%	(y las salidas VULCANO y CALI?).
Llegan al OM	5	83%	
Falla Téc	1	17%	
Lanzan 5 MK 17			

2°) Sistema A-4C

Previstos	6	100%
Llegan al OM	3	50%
No llegan	3	50%
Destruídos	1	
Lanzan 9 BR		

3°) Sistema M 5 - BAM SJU

Previstos	6	100%
Llegan al OM	-	0%
Regresan	3	50%
Destruídos	3	50%

4°) Sistema M 5 BAM GDE

Previstos	4	100%	(No eran 6?).
Llegan al OM	4	100%	
Regresan	4	100%	

Lanzan 4 MK 17

5°) Totales

Previstos	22	100%
Decolan	21	96%
Llegan al OM	9	41%
Técn.	1	4,5%
Derribados	4	18%

LAS LECCIONES DEL DIA

1°) Las operaciones de intercepción combinadas con las de diversión (FENIX) en apoyo de las de ataque en un TO marítimo o terrestre. Planificación. Enlaces. Control, Saturación.

2°) Estudio de las modalidades defensivas (aérea y antiaérea) de un enemigo bien equipado en aviones de intercepción y Artillería Antiaérea. Sus sistemas electrónicos de detección y control.

3°) Evaluación, a esta altura de los acontecimientos del comportamiento del armamento de caida (En especial la MK 17). Causas de su no explosión, Porcentajes. Medidas para subsanar. Concepción de nuevos y más efectivos y seguros armamentos. Tácticas para su empleo. Recopilación de estudios e informes realizados.-

4°) Uso de los accidentes del terreno en la aproximación y escape a un OM, ante armamento guiado.

5°) Normas para el empleo reabastecedor/avión de ataque en operaciones reales. Posibilidad de reabastecimiento de interceptores para su empleo a baja altura.

6°) Estudio para la asignación de blancos secundarios.

EL DIA 25 DE MAYO DE 1982.

La meteorología.

Area del Continente.

Sin fenómenos significativos en SANTA CRUZ y CHUBUT, cielo claro a poco nuboso, con vientos moderados del W. En TIERRA DEL FUEGO la entrada de una vaguada de superficie, débil, produce cielos cubiertos con nubosidad media y precipitaciones dispersas con buena visibilidad y techo superiores a 600 mts. Vientos moderados del sector N.O.

Area MALVINAS.

Una cuña de alta presión produce bancos de strato cúmulus entre 300/600 mts. Visibilidad buena, ocasionalmente reducida en las primeras horas por neblinas 2 a 3 Km, mejorando rápidamente hacia el mediodía. Vientos moderados del S/W. No se registran precipitaciones.

La meteorología no se presenta muy favorable en las primeras horas para la operación en MLV.

Las intenciones de la FAS.

Este día de la Patria, encontraba a la FAS en sus tareas de guerra de rutina. Sus principales objetivos seguían siendo las unidades navales enemigas que se encontraran en la zona del Estrecho y Bahía San Carlos.

Dado que en días anteriores se había observado que las primeras Ellas en atacar no encontraban oposición de PACs enemigas, se decidió, éste día, lanzar al alba -en vuelo nocturno- a la primera Ella y además sin OCAT a fin de que este avión, en vuelo alto no alertara al ENO de la aproximación del ataque con el sistema A-4. Así salen:

1°) 07:28 Desde GAL decola el reabastecedor KC 130 (Matr y trip. en Anexo) PARIS a PCRA (incluir coordenadas).

2°) 08:00 Desde GAL - OF 1232 - 4 A 4B - MARTE. Bombas (cuáles?). Trip. Cap. PALAVER, Ten. GALVEZ, Ten. AUTIERO, Alf. GOMEZ. La 2da. Sección regresa a los 25' (AUTIERO y GOMEZ) por falla del N°3; el N° 4 lo siguió pues no tenía la 1ra. Sección a la vista (nocturno), siguen PALAVER y GALVEZ. Reabastecen del PARIS y en Pto. PACHECO, con rumbo al blanco (~~90°~~ rumbo sur) se internan con bruma con visibilidad 0. Regresan al Pto. inicial (eran 09:10), pasan por Roca Negra, giran a la derecha y ponen R° al blanco. Ven el brazo San Carlos y lo recorren, encontrando un buque pintado de blanco y con la cruz roja, no observan otros buques en las inmediaciones ni AAé. Giran a la derecha en LAGUNA PALOMA. Con el Omega indicando blanco a 15 NM derecha, siguen y observan Pto.

///

San Carlos a la derecha. Van con rumbo S y al levantar en el Puerto el N°2 informa:es DARWIN! y de inmediato giran a la derecha para alejarse. Ven un buque color verde y casco negro y reciben fuego AAé. Realizan un reempleo (creyendo que están en Pto. San Carlos) y entran al blanco. El N° 1 (PALAVER) tira al buque (bombas y Cn.) y el N° 2 (GLAVEZ) a un grupo de cazas. Salen (sobre el Estrecho) y en la posición Elefante Marino - FL 50 - el N° 1 informa que se eyecta por combustible 0. (Impacto del buque o la AAé de DARWIN?). En 51° 25' S/59° 30' W y en el día de la Patria (honra sin límites) se estrella otro halcón argentino (no funcionó el asiento?). El Ten. GALVEZ regresa solo a su base y Arr. GAL 11:40. Empecinamiento heroico de infringirle daños al enemigo.

3°) 10:20 Hs y 10:23 Hs desde GRA despegan 4 M5 (por secciones) sólo con Cñ. 1ra. Sección OF 1233 - RANGO. Trip. Cap. RHODE, Cap. JANNET. 2da. Sección OF 1234 - BINGO. Trip. Cap. CIMATTI, Cap. MORENO.
Estas secciones eran guiadas por un HS 125 - RAYO - OF 2206 (tripulación) Ten Pococi/VAIF MARIANI
Desp. de CRV 10:22 en búsqueda para detectar radares en PE 52° 00' S/64° 30' W (Islas BEAUCHENE) Vcom. TORRES - My Medina - SP. ACOSTA
Se reunen con el RAYO que trata de detectar emisiones radar enemigas y efectúa tareas de retransmisor al Cdo. FAS. Llegan a la Isla -claro ilimitado- habiendo navegado el primer tramo en IFR, realizan el descenso hasta el posible OM pero no visualizan el mismo.
Regresan a GRA 11:40 y 11:52. El HS 125 sigue en tareas de OCAT (Vcom. TORRES y My MEDINA?). Ten. Pococi A./ME Mariani - SP. ACOSTA.

4°) 11:03 desde SJU. Desp. 4 A 4C - OF 1235 - TORO. BRP Cap. GARCIA, Ten. LUCERO Ten. PAREDI, Alf. ISAAC. Reabastecen en el PARIS y llegan a la Isla Gran MALVINA a la que cruzan rasante. Ingresan al Estrecho y al llegar a la Bahía de San Carlos (12:25) reciben fuerte fuego antiaéreo siendo derribado el Ten. LUCERO (misil del Coventry o cañón?) (eyectado y rescatado por el HMS Fearless), (Anexo Halcones sobre MLV. relato). Los tres restantes atacan un buque (probablemente el Sir Lancelot?) con los siguientes resultados: N° 4 sólo con cañones, no sale su bomba, N° 3 impacta con bombas y Cñ, N° 1 (no hay noticias de su ataque, averiguar). A la salida (individual) y recibiendo intenso fuego AAé, el N° 1 (Cap GARCIA) informa con problemas de hidráulico, cae (Sea Dart del Coventry?) sin eyección y muere otro glorioso halcón, en el día de la Patria, estimándose su impacto entre "Campo Verde" y "Rincón del Picaso" (confirmar). El N° 3 y 4 siguen en alejamiento, notando el 4 un rápido descenso de combustible; eyectan cargas y piden REV, ascienden y acoplan en el BERLIN (Trip) había despegado de GAL (verificar hora) y se aprestaba a reabastecer a 2 SUE (ARA) a las 15:45 en la operación al Atlantic Conveyor (Ven inc. 6°).)

El KC 130 PARIS había arr. a GAL a las 12:50 y se aprestaba para ra una nueva operación. También volvía el RAYO (OCAT) que Arr. 14:55 a CRV (ubicar el informe de este OCAT). INTERC. POR PAC.

(Com PEREYRA RAYO 2. (1 Ten WILLIAMS, Cap. PANE/

5°) 13:35 desde CRV despegaba un nuevo OCAT (~~Quién era~~?) en LR 36 - RANQUEL - OF 2207 que debía (localizar informe) encontarse a 14:15 hs. en el Pto. E (51° 30'/64° 00') a FL 350 para controlar a las siguientes escuadrillas:

a) OF 1236 - 3 A 4B - VULCANO. Desp. GAL 14:09. Trip. Cap. CARBALLO, Ten. RINKE, Alf. CARMONA (Ojo ~~asegurar~~ averiguar tipo bombas).

b) OF 1237 - 3 A 4B - ZEUS. Desp. GAL 14:21. Trip. 1er.Ten. VELAZCO, Alf. BARRIONUEVO, Ten. OSSES.

c) KC 130 - PARIS. Desp. GAL 14:30 (confirmar hora; despegó después de VULCANO y ZEUS?) a PCRA.

En ambas Ellas, falla el N° 3 (en VULCANO, el Alf. CARMONA no decola por Técn. y en ZEUS el Ten. OSSES se vuelve después de 240 NM por VHF F/S. Arr. GAL 16:01.

Las secciones llegan al ON (Norte de Isla Borbón) con 2/3 minutos de intervalo. (Hicieron REV). La sección VULCANO (CARBALLO - RINKE) ataca a la Fragata 22 (HMS BROADSWOARD) (15:20) que custodiaba al D-42 HMS COVENTRY quienes repelen la aproximación con misiles y cañones; los halcones tiran con cañones y bombas sin apreciar los resultados. Posteriormente la sección ZEUS comprobaría que de la popa de la BROADSWOARD sale un intenso humo negro. Regresan a GAL S/N 16:21. El Cap. CARBALLO con tanque derecho perforado. (Confirmar) "Una versión inglesa (Libro AWSA) dice: "Esta Sección fue seguida por una PAC (LtCdr NEIL THOMAS - 800 Sqdn) pero antes de acercarse a distancia de tiro fue ordenado a retirarse de la zona misilística de los buques. En este momento (cuando los SH se apartaban) se le trabó el sistema de control de tiro (Sea Wolf) a la BROADSWORD que quedó paralizada. Los A 4B lanzaron sus 4 bombas. Tres erraron, pero la cuarta rebotó, corta, en el agua, entró (desde abajo hacia arriba por la proa, salió por la cubierta debajo de la plataforma de vuelo, destruyó la nariz de un helicóptero LINX y continuó cayendo al mar por el otro lado sin explotar".

A los pocos minutos (± 3 minutos) llegó la sección ZEUS que enfiló directamente al HMS COVENTRY. Esta que navega paralela a la fragata, vira y enfrenta la dirección del ataque, lanzando misiles y fuego AAé. Los halcones (VELAZCO - BARRIONUEVO) se aproximan cañoneando y lanzan sus bombas (el guía en proa, el N° 2 confirma explosiones y lanza las suyas) evaden y regresan a GAL 16:21 S/N. (Hicieron REV?).

La misma versión inglesa (Libro AWSA) dice: "Nuevamente -al aproximarse esta sección- la PAC se dirigió a interceptarlos, nuevamente la BROADSWORD enganchó a los A 4B en su sistema Sea Wolf y los cazas fueron ordenados a retirarse. El COVENTRY lanzó un Sea Dart pero erró, siguió tirando con sus armas de 4.5 pulgadas. La BROADSWORD estuvo a punto de lanzar el Sea Wolf pero la COVENTRY se le cruzó en la trayectoria (maniobrando para enfrentar el ataque) y escudó a los A 4B y nuevamente el sistema no funcionó. Tres bombas penetraron profundamente en el destructor y explotaron, volando un gran agujero en babor causando inmediata inundación, fuego y pérdida total de poder y comunicaciones (ver resto del relato en Anexo, pág. 146 Libro AWSA). Ahora 2 halcones victoriosos habían ofrendado un poderoso destructor británico al altar de la Patria.

ARA

6°) 14:34 Hs. desde GRA despegan 2 SUE-MINA con 2 AIM 39 Exocet con rumbo NE, CC CURILOVIC y TF BARRAZA de nuestra aviación naval. Reabastecen del BERLIN a las 15:45 en PCRA (averiguar coordenadas) y se lanzan con rumbo E hasta el Punto inicial en (coordenadas) luego rasante (R° S) enganche y disparo de ambos Exocet (16:20) y regreso con nuevo REV a las 16:50 y de allí a casa. Arr. GRA hora ?.

La misma versión inglesa (AWSA) dice: "La primera en percibir el peligro inminente fue la Fragata AMBUSCADE en la parte norte de la flota debido a que los operadores detectaron la transmisión radar de los SUE en sus receptores. Inmediatamente se cursó un mensaje (flash) a todos los buques, sus tripulaciones fueron puestas en acción con todos sus sistemas, cohetes chaff fueron disparados y cada PAL lanzó sus helicópteros con equipos decoy (desviadores de misil)". En el puente del HERMES, Graene HAMMOND, el asesor de prensa del Almirante presenció la acción: El HERMES estaba en el centro de la formación; adelante y un poco a la izquierda iba el INVINCIBLE. El ATLANTIC CONVEYOR estaba a nuestra derecha un poco adelante y a unas dos millas de nosotros. Todos los buques lanzaban cohetes chaff; cuando salían los nuestros había un gran zumbido, el cielo se oscurecía y sobre ese manto oscuro se veían las llamas rojas de los cohetes que los precedían. Inmediatamente, lanzando una estela, uno de los Exocet se vino rozando las olas, impactó a estribor del ATLANTIC CONVEYOR y su cabeza explotó. Hay alguna evidencia de que el chaff de los Linxs fue exitoso en desviar los misiles de su trayectoria a los portaaviones, pero un Exocet parece haber re-enganchado al buque Contenedor, mientras que el otro siguió hasta el final de su viaje y cayó al mar (Anexo AWSA, Pág. 149).- En síntesis, la Sección MINA, en una operación impecable, había herido mortalmente a un valioso Contenedor, no solo por su porte, sino fundamentalmente por su carga (Helicópteros Chinook, Aviones Sea Harrier, pista de aluminio, carpas, etc.-)

7°) OF 1238 - 3 M5 - PUMA GRA 13:00. Regresan por orden CFAS. ¿Qué pasó?. (Armamento?).

8°) 14:50 Hs. ARA solicita atacar 50° 57' S/56° 57W. CF PIRRA pregunta si es propio

///

COATLANSUR. informa que no es propio. Es un petrolero y un submarino.
15:15 Hs. Al ser informados por MARINA del presunto barco y submarino inglés se envió un M III (OF 1239 - PATRIA, era 25 de Mayo) - MATRA y Cñ. Desp. GAL 14:57 Trip. Cap. BALLESTEROS - ROF - GAL 16:04) para el submarino y seis IA 58 para el petrolero. El M III, antes de atacar hace un pasaje observando que el petrolero se llama Santa Cruz, informando a GAL y ésta a FAS.
La FAS pregunta nuevamente al enlace de marina y luego de un rato corroboran que verdaderamente es el Santa Cruz, reabasteciendo a un submarino argentino. Los Pucará fueron detenidos en cabecera próximos al despegue. (Textual del diario de guerra de la FAS).

9°) Este día también, al comenzar el aniversario de la Patria, fue testigo de un nuevo y glorioso cruce argentino: CAT 181 - TC 64 - TOCO. Trip. Cap. BORCHERT, Cap. DAGUERRE, My. MAYE, CP SOSA, S.Aux. CASTELLINI, SA CARABAJAL, SA MOYANO. Desp. CRV día 24 May 23:00 Hs. Transporta -ida- 14.400 Kg. carga (víveres EA 9000 repuestos cañón 155 EA 2600, repuestos comunicación FAA, material quirúrgico FAA. Encomiendas FAA/EA, cartas y 7 pa[illegible]) Arriba a MLV 02:29 Hs., despega nuevamente a las 02:48 y Arr. CRV 05:05. Trajo 21 heridos y un prisionero el LT (RAF) GLOVES. (vino My PIUMA también?), (pilotos de Pucará?).

10°) También se cumplimentaron los vuelos de la exploración aérea focal de rutina: OF 126-1 G II Platino. Desp. SCZ 09:30 Hs. Arr. 12:00 Hs. y OF 127 1 TS 60 Platino II. Desp. SCZ 15:00. Arr. 18:00 Hs.

EL DIA DE LA PATRIA EN EL CATOM

El sistema VYCA, la BAM MLV y la BAM Cóndor ubicados en esta zona del Teatro de Operaciones, (bajo el Comando del Brig. CASTELLANOS), también vivió intensamente el 25 de Mayo, defendiendo heroicamente el archipiélago que era el centro del ataque enemigo, que por cuya posesión peleaba.

1°) En Puerto Argentino. La BAM MLV cuyo Jefe era el Com. DESTRI (Anexo con resto Of., Subof. sold. y cargo), blanco permanente del ataque aéreo y naval enemigo, protagonizó los siguientes acontecimientos:

a) 02:30 Hs. Artillería en alarma roja en defensa del TOCO (C-130) que permanece en tránsito hasta 02:50 Hs.

b) 09:44 Hs. El CIC detecta a la primera PAC.

c) 10:35 Hs. Seis aviones RAF Harriers GR 3 atacan la BAM MLV en vuelo rasante con bombas retardo (que siguen explotando hasta las 13:30) pegan cerca del bunker (derribando una parde) y causando algunas bajas.
Nuestra AAé (EA y FAA) derriba 2 GR 3 (uno por ROLAND y otro por 35 mm). Un avión cae en tirabuzón y se aprecia una eyección (hay 6 Ac As 2500 sobre la Base).

d) 13:24 Hs. Despega un Pucará (matr. Trip?) contra helicóptero ENO (aparentemente en rescate del piloto eyectado) pero aparece PAC y Pucará retorna. Arr. 13:30 Hs. (Ampliar esta salida).

e) 14:35 Hs. Despegan 2 Pucará - COBRA - Trip.? ¿Era mismo objetivo?. Aparecen (14:40) 8 en el aire (CIC). Reconocen (sobrevuelan) Península de San Luís. Ampliar. Están en vuelo cuando se produce 2° ataque a BAM MLV?. Arr. 14:50 o 15:19?.

f) 14:50 Hs. Nuevo ataque de GR 3 al AD MLV, 3 explosiones sin daños.

g) 15:15/8 Hs. Arr. a BAM MLV IA 58 (~~de donde viene?~~). Dos Harriers en altura sobre vertical AD. Ampliar. (Aparentemente los COBRAS permanecieron en vuelo durante el ataque de GR 3 (14:56).

h) 16:50 Hs. Un Harrier es derribado por POA 1 con SAM 7. Se aleja humeando. Derribo comprobado.

i) 17:08 Hs. Aparece (CIC) un helicóptero ENO a 23 NM en rescate piloto Harrier.

j) 19:14 Hs. (Nocturno). Nuevamente un ataque aéreo sobre el AD MLV. 2 explosiones. Sin novedad (No habrá sido bombas de retardo?). CIC confirma 19:11 Hs. alarma roja hasta 19:32 Hs. Versiones inglesas hablan de lanzamiento. Seaslug (antibuque) contra la pista.

2°) <u>En BAM Cóndor</u>. Esta gloriosa BAM, ya cercada por el enemigo terrestre, mantenía firme la bandera de la Patria:

a) Hay misiones con 2 aviones (ampliar). (Informe Cap. VILA).

b) Hora? ..... Un Harrier lanza cohetes chaff al radar skyguard, mientras otro intenta atacar, pero el fuego de 35 mm y 20 mm lo desalienta obligándolo a retirarse (Diario de Guerra del Gpo 1 AAé en DARWIN).

c) Se prepara la evacuación del Escuadrón Aeromovil a BAM MLV.

<u>OTROS ACONTECIMIENTOS</u>

1°) Son recuperados, en MALVINAS (ampliar donde) el My PUGA (en Estación Aeronaval CALDERON), el 1er.Ten. LUNA (dónde?) y el C/C FILIPPI (Establecimiento ganadero Gran Malvina).

del Ten VOLPONI

2°) Se encuentran los restos (M5 C-437) (dónde?, quién los encuentra?. Qué hicieron con los restos?.

EL SALDO DEL DIA

1°) La FAS

Salidas previstas	22	100%
No decolan Tec.	1	4,5%
Regresan Tec.	2	9%
Llegan OM	15	68%
Regresan orden Sup.	4	18,5%
Aviones derribados	3	13,6%

(2 A4C/1 A4B) (2 pilotos fallecidos, 1 piloto prisionero)

2°) Bajas enemigas

-Destructor HMS COVENTRY - Hundido - 19Trip.desap..
-Portacontenedores "ATLANTIC CONVEYOR" Hundido - 12 Trip.desap.
-Fragata HMS BROADSWORD - Averiada .
-DOS (2) naves no identificadas (una probable ser Lancelot) aver.
-TRES (3) GR3 RAF HARRIERS derribados (CATOM)
-UNO (1) Helicóptero LYNX (en BROADSWORD) destruído.

LAS LECCIONES DEL DIA

1°) Nuevas posibilidades tecnológicas para la aproximación y ataque nocturno en los aviones CB.

2°) El sistema VYCA y su perfeccionamiento para lograr maxima seguridad ante aeromóviles propios. Coordinación y Equipamiento.

E2C ?

3°) Procedimientos/Equipamiento para volar al avion OCAT (AEW) a la detección enemiga.

4°) Analisis del ataque por secciones (en lugar de 3) a OONN. Ventajas y desventajas.

5°) Procedimientos para el Comando, Control Comunicaciones, etc y su organización y equipamiento posible en una BAM fuertemente atacada.-

Este será el-25 de mayo de 1982- la ofrenda más heróica que la FAA hizo a su Patria, en el aniversario de su nacimiento.-

El día 26 de mayo.

El modo

Después de las intensas horas vividas el 25 de mayo, en que la aviación argentina (se incluye a la Aviación Naval) y sus defensas antiaéreas (EA - FAA - ARA), habían cobrado al enemigo su mayor presa diaria (HMS COVENTRY - ATLANTIC CONVEYOR - 3 GR-3 - LINX) de todo el conflicto, el CFAS estimó que la reacción de éste sería intensa en su aspecto defensivo ante nuestros ataques aéreos. Por esta principal causa, se decidió variar nuestros procedimientos de ataque a fin de obtener una sorpresa táctica, lanzando ahora bombardeos noccutrnos con MK-62 y de altura con el sistema M 5 en BOP y escolta de caza M-III, todos sobre OM terrestres en la cabecera de playa.

La Meteorología.

Los pronósticos meteorológicos coadyuvaban -aparentemente- a esta decisión:

1°) Area Continente: Sin fenómenos significativos. En Santa Cruz y Chubut poco nuboso con cirrus, visibilidad superior a 20 Kms., vientos NO 20/25 Kts.
En Tierra del Fuego parcial nublado con SC, AC y AS, vientos moderados del NO, visibilidad superior a 20 Km. Las condiciones meteorológicas son favorables para las unidades de la FAS.

2°) Area Malvinas: Sin fenómenos significativos, parcialmente nublado con ST SC en horas de la mañana techo 400 mt, mejorando hacía el mediodía. Temp. 6°/9° C, vientos suaves. En general apta para la operación.

Las Operaciones de la FAS.

1°) Bombardeo nocturno sobre Brazo San Carlos.

a) OF 1240 - 3 MK 62 - ODIN - 4 MK 17 - GAL - 03:35. N° 1 Cap. FREIJO, Cap. MARIN; N° 2 1er.Ten. MAUAD, 1er.Ten. SIRI; N° 3 Cap. BREDESTON, Cap. CISKO. Hora ordenada sobre OM 04:30. Esta Ella regresó desde 180 NM de GAL por mala meteorología, visibilidad cero. Instrumental de navegación y radar altíme

///

tro no confiables. Numerales se desorientan y pierden formación. (Análisis de este sistema de armas en material y personal).
El QAM de BAM MAL 0400:310/14 10 SR 8 SC 600 5/5 1009.2.
La Ella Arr. GAL 04:40. S/N.
(Desde cuándo estaban estos MK-62 en GAL?).

2°) Bombardeo en picada (BOP) sobre Pto. San Carlos.

a) OF 1241 - 2 M5 - POCKER - 4 BR - SSQ (?) - SJU 13:30 Cap. DIMEGLIO, Ten. AGUIRRE. Navegan S/N y encuentran el OM con 8/8 nubes.
(A qué nivel navegaron y qué nivel tenían sobre el blanco). No observan reacción antiaérea de ningún tipo. (14:10) el guía no lanza bombas sobre tope. El N° 2 en contacto con radar MLV éste le informa OM 270° 45 NM y así guiado pica y lanza sus bombas. Al regreso el guía lanza L/Islas Salvajes explotando las cuatro. No observan buques en el Estrecho. Arr SJU 15:19 QAM DRW 14:00 320/8 20 7 SC 1200 9/8 1011.7.

3°) Escolta de caza con M-III.

a) OF 1242 - 2 M-III - SOMBRA - MATRA/MAGIC - Cobertura Sección POCKER. Desp. GAL 13:32 Cap. BALLESTEROS, 1er.Ten. PUIG. Llegan a FL (confirmar) enlazan con CIC MLV a las 14:15. En ese momento hay 3 PAC en el aire, pero se observa que las mismas no sobrepasan FL 140/160 y que cuando su rumbo era convergente con los SOMBRA, descendían bajo el lóbulo de n/radar. Arr. GAL 15:20.

4°) Ataques a objetivos navales por los A 4 con cobertura M-III.

Estaban previstas 2 Ellas de A 4B y C (TIGRE y LEON) y una M 5 (TRUENO) cañones y bombas para las 16:30 Hs. sobre el ON con acompañamiento de una sección M-III (de GAL) AGUILA con MAGIC. Pero estas salidas fueron canceladas por la CFAS.
(No se detectó buques?. Meteorología?. El ataque previsto de los A 4Q?. Confirmar.

Otros medios que apoyaron las operaciones aéreas.

1°) Escuadrón Fénix.

a) OF 2215 - LR 35 NONO (Trip. ~~y OCAT~~). Desp. CRV 11:05 a Pto. E (Coord. ?) apoyo Sección SOMBRA. (Localizar el informe de este OCAT). Arr. CRV 13:45. Vcom. De la Colina, Com. Ferri

b) OF 2214 - HS 125 RAYO (Trip. y OCAT). Desp. CRV 13:50. PE (Coord.?). Apoyo a la Sección POCKER y las otras probables (Trueno - Tigre - León y Aquila) que fueron canceladas. Arr. CRV 15:58. Tan. Poggi A. Vcom. Torres - My Medina Alf. Mariani - S.P. Acosta

2°) Reabastecimiento en vuelo.

1 KC 130 (LV - VHB) Averiguar matr. y trip. que Desp. GAL 15:25 para REV A4 y Arr. CRV (hora?). S/N

Dos cruces suspendidos.

Este día estaban planificados 2 cruces a MLV, el TC-66 y TC-64 (Trip en Anexo) que no se realizaron por TAC. (ARA cruzó con F-28 y 3 Machi). Verificar verdadera causa. (No saturar AD MLV en vista cruce ARA?). Ojo! el PATO decoló de GAL 23:23 y se le ordenó su regreso (Jefe G 1T) por ecos próximos a Darwin informados por MLV.

La exploración lejana.

1 B-707 (ampliar) misión 331 - TRONCO.

La exploración cercana.

1°) OF - 128 - 1 TS 60 - PLATINO I - 09:30 SCZ 1200.

2°) OF - 129 - 1 TS 60 - PLATINO II - 15:00 SCZ. Arr. 18:00 SCZ.

Las acciones de las Aviación Naval.

1°) Ataque de los A 4Q - TABANO - Desp. GRA 14:39 pero regresa por met. No se conoce ni cantidad de aviones, trip., armamento y OM.

QAM - DRW - 1500 320/03 20 2 SC 2200 3 AC 2500 10/9 1011.7.

'Arribamos de noche a (Chinook) Puerto Argentino, el aterrizaje ~~se hizo~~ (del helicóptero) se hizo en el hipódromo y desde allí nos trasladamos a pie los pocos metros que nos separaban de la casa de los Oficiales (en Pto Argentino) que no era otra cosa que un pabellón de infantes que se había ocupado como alojamiento. Nos encontramos con muchas caras conocidas que desde hacía un tiempo ocupaban ese lugar, particularmente personal del INAC.- Lo confortable del lugar hacía que nos sintiéramos en la gloria comparado con las antiguas comodidades, donde no disponíamos más que un colchón para mejorar las condiciones ~~de~~ la bolsa de dormir, a la que siempre se accedía con el buzo y, según las circunstancias, hasta con los borceguíes. Pero la permanencia en ellas no sería más que por la noche. Diariamente partíamos al puesto de Comando de la BAM Malvinas, que no era otra cosa que un bunker construido con planchas de hierro recubiertas de arena y con separadores internos de ambientes hechos con bolsas de arena. El lugar estaba muy bien disimulado entre una zona de máquinas y remoción de arena y piedras que se hallaba cruzando la pista desde las antiguas instalaciones del aeropuerto, totalmente destruido por el bombardeo.- De éste quedaba solo la estructura intacta, no así aberturas ni vidrios y mucho menos de un hangar de chapas que se encontraba próximo.-

2°) Puente aéreo a BAM MLV.

Un F-28 (LV-MAL) Desp. GRA 1215 Arr. MLV 1400 y regreso a GRA.

3°) Refuerzo dotación aeronaval MLV.

3 Machi AM 329 Desp. GRA 1245 y Arr. MLV 14:10 a órdenes del ~~CATOM~~. Componente NAVAL del TOM (Tripulación ?). Matrículas 4A-110, 4 A-117, y 4 A-114.

La guerra en el archipielago.

Los heoicos defensores del archipielago resistían, casi diríamos satisfechos, las iras del enemigo, tan duramente afrentado el 25 de mayo. Era intención del CATOM recuperar el máximo poder ofensivo aéreo que pudiera de la BAM Cóndor que -bien apreciaba- sería a poco tomada por el enemigo terrestre.

Por esta razón el CATOM ordena el repliegue del Escuadrón Aéreo y su apoyo técnico a BAM MLV (17:45) (~~Anexo relato 1er.Ten. MICHELOU~~), para desde allí operar sobre el enemigo terrestre. Quedan en BAM Cóndor (ya sin aviones - correcto?), el personal necesario para la defensa terrestre, entre el personal militar superior, los aviadores más antiguos (para ejemplo y gloria, de la FAA); así, del Escuadrón Pucará, permanecen en Darwin:

1°) PMSup. Vcom. COSTA, My. TOMBA, 1er.Ten. FASANI, Ten. LOMBARDI, Ten. CALDERON, Alf. SASSONE, Alf. LEMA.

2°) PMSub. CP GURRIERI, C.1° BUSTOS, C.1° OLEA, C.1° TORRES, C.1° DAPPEN, C.1° ARGUELLO, C.1° RES, C. AGUERO, C. MARQUEZ, C. SOTO, C. MANSILLA, C. RODRIGUEZ.

su Jefe Escuadrón (TODO My. ZAPORTA!)

Todos a órdenes de su ejemplar Jefe de Base, el Vcom. (E Air) Wilson PEDROZO. Su Jefe de Operaciones Vcom. VERA MANTARAS y su Jefe de Servicio de Comunicaciones Cap. RE. - El 1er Ten MICHELOU nos cuenta el arribo de los pilotos replegados a Pto Argentino:

Este día, en un cañoneo naval nocturno (01.00) sobre el Aeródromo Pto. Argentino, un IA-58, el A-516 es destruido en tierra. (o ~~fue en Darwin?, confirmar~~). Asimismo otros dos IA-58, los FIERRO (confirmar

Día 26: Durante el día, en el radar Elta, se detectan cuarenticinco probables vuelos de helicópteros al Noroeste entre los 6 y 8 Km, juntamente con mucha interferencia de radar. Las piezas Nº 1 y Nº 4 pueden observar con las miras telescópicas de sus cañones, movimientos de helicópteros en una zona al NO, detrás de un cerro. Se informa de estas novedades a la Jefatura, confirmando la presencia de los mismos en la zona. A la noche se detectan sombras en las proximidades del radar Elta; se pide apoyo al Puesto Comando, pero creyéndose en un primer momento que podía ser personal de Ejército (argentino), hasta que, en un momento dado tiran dos bengalas del tipo Flash sobre el radar Elta, entonces un soldado C 1963 responde con una ráfaga de FAL sobre la zona de donde provenían. Luego al llegar los refuerzos e inspeccionar la zona, lo único que se encontró fueron los cartuchos de las bengalas.- Se comienza a recibir fuego naval sobre la zona del hipódromo al NO de la Base.-

detalles, horario, objetivo, armamento, etc.) ~~que~~ operaban sobre Darwin en apoyo de fuego. ~~(Confirmar detalles, eran~~ (Ten CRUZADO (A-537) y Ten GIMENEZ (A-555)) (Ampliar).-

Por su parte la BAM Cóndor sufría ataques de superficie: cañoneo naval diurno y ataque nocturno de comandos en proximidades del radar ELTA, que, mediante bengalas detectaron su posición y emplazamiento para su ataque posterior por la aviación embarcada.- Dice el diario de guerra del GIAAé en Darwin: (copia dorso hoja 4).

Otros acontecimientos en MLV.

1°) Entre las 0030 y 0230 fuego naval intermitente sobre nuestras posiciones en Bahía Fox. Muertos y heridos.

2°) 0045/01:10 cañoneo naval sobre BAM MLV, (rompe al IA-58).

3°) 10:25 1 GR 3 ataca Pto. Howard desde el Estrecho (bombas y cañones) 6 soldados EA muertos, heridos 1 Of.,1 Sub y 4 sold.

4°) 14:21 nuevo ataque aéreo al AD MLV, explotan 2 bombas cerca de las piezas artillería. (Anexo Diario Guerra 61 AA en Pto. Arg.).

5°) 16:25. Salida 2 M 329 (ARA) desde BAM MLV para apoyo de fuego (ampliar).

6°) 18:00 BAM Cóndor informa (textual del Diario Com. MENDIBERRY).

Unidades EA y FAA reunidas.
A.Aé. totalmente destruida.
Enemigo muy numeroso dotado de gran poder de fuego, morteros, lanzacohetes y ametralladoras.
FA 3 muertos, 5 heridos.
EA gran cantidad de bajas.
En un momento la tropa de Ejército replegó sobre la última línea de posiciones, lo que permitió al enemigo rehacerse y rodear las posiciones. Faltó munición en 1ra. línea.
Gran agotamiento de las tropas.
La observación aérea determinó:

///

Grupos de 20/30 hombres, 5 con Blow Pipe, gran cantidad de ametralladoras, morteros y lanzacohetes.

Las lecciones del día.

1°) Análisis del sistema MK 62.
Su futuro. Su reemplazo. La aptitud para el ataque y navegación nocturnos.

2°) Las espoletas SSQ. Análisis.

3°) El sistema IA-58 para el apoyo aéreo directo. Su completamiento ofensivo/defensivo.

4°) Doctrina y responsabilidades de FAA para casos de ataques terrestres a zonas donde operan BAM. Caso Darwin.

EL DIA 27 DE MAYO

El concepto de la operación (FAS). los mismos

El Comando de la FAS intentó este día atacar principalmente las instalaciones que el enemigo había consolidado en la cabecera de Playa (Pto. San Carlos y Establecimiento San Carlos - Planta Refrigeradora) iniciando por bombardeo nocturno. Al tiempo que mantenía en reserva Ellas armadas para ataque a objetivos navales (al confirmarse su posición). Con este concepto se cumplió la siguiente actividad, desde el Continente:

1°) Bombardeo nocturno con MK 62:

a) OF 1240 - 2 MK 62 - ODIN - 4 BRP GAL 03:21. N° 1 Cap. FREIJO, Cap. MARIN. N° 2 Mayor VIRAS, Mayor ESCUDERO.
Su OM era instalaciones en Brazo San Carlos. La BAM Cóndor estaría señalizada por una fogata y además su A.Aé. estaba prevenida de este ataque. La sección arribó a la zona del blanco a la hora prevista 04:27. Intentó enlace (VHF/HF) con la BAM sin conseguirlo y no avistó la fogata. Encuentra vientos (60 Kmts) más intensos que los pronosticados. Observando la orografía del Brazo San Carlos, efectúan el lanzamiento: (en salva?).
El N° 1 entre Punta Chancho y Brazo San Carlos a FL 1000 Ft.
El N° 2 entre Campo Verde y Pto. San Carlos a FL 1500.
(Averiguar punto cardinal - sobrevolaron DWN? eyectaron tanques. R° aproximación OM). No observaron buques, ni recibieron fuego A.Aé. Escape hacia el Oeste (que nivel?). Arr. GAL 05:46.

2°) Ataque a objetivos navales (Choiseul?)

El OM de estos ataques eran -según la información de MLV- buques en el Canal S/E de Dårwin. Despegan entonces las Escuadrillas previstas:

a) OF 1246 - 3 A 4C - TIGRE - 3 BRP MV - SJU 10:20. Cap. PIERINI, Ten. CUELLO, Ten. AUTIERO.

///

b) OF 1249 - 3 A 4C - TANQUE - BRP - SJU 1025. Cap. GARCIA, Ten. LUCERO, Ten. CASCO (ojo! en inf. FAS figuran Cap. ALMOÑO, Ten. CODRINGTON, 1er. Ten. CONSTANTINO, Alf. MENDEZ). Verificar quién las cumplió).

c) OF 1245 - 3 A 4B - TRUENO "C" y MK 17 GAL 10:40. 1er.Ten. FELIPPINI, Vcom. ZINI, Ten. AUTIERO.

d) OF 1248 - 3 A 4B - TORO "C" MK 17 GAL 10:40. 1er.Ten. CACHON, Alf. GOMEZ, Ten. GALVEZ.

Estas 4 Ellas, que efectúan el REV del Perú 1 y 2, regresan posteriormente por orden del CFAS. (Causa. No se confirmó ON). Informe del OCAT y así ARR: (OCAT - 1Com TORRES)

- TIGRE - SJU 12:15
- TANQUE - SJU 12:20
- TRUENO - GAL 12:32
- TORO - GAL 12:20

3°) Ataque a objetivos terrestres. (Establecimiento San Carlos).

a) OF 1244 - 3 A 4B = POQUER - 4 BRP - GAL 15:10. Cap. CARBALLO, Ten. RINKE - Alf. CARMONA (Este último regresa después del REV por falla RMI).
La Sección continúa hasta que ingresan al Estrecho San Carlos (en que posición?) y se dirigen (de S a N) observando en el Estrecho 4 ó 5 buques (tipo 42/22), pequeñas barcazas y 3/4 helicópteros. Llegan al ON (Establecimiento San Carlos) y lanzan sus 8 BRP, reciben intenso fuego A.Aé que continúa hasta que cruzan las sierras a su frente (muchos disparos de armas livianas hacen impacto en el guía (naríz) dañando su sistema OMEGA, en su escape a la derecha. Navegando ahora el 2, regresan a GAL donde ARR 17:58. Existe información de que la A.Aé británica, al repeler este ataque produjo bajas propias.

///

(1) "... el 1er Ten. Mariano Velazco, estaba despegando de Rio Gallegos, liderando una sección de Skyhawks, con la misión de atacar la playa de abastecimientos instalada alrededor de la vieja planta de refrigeración de Bahía Ajax al oeste del Brazo de San Carlos, fotografiada previamente (sic) por los Harriers de reconocimiento.- Los pilotos (de la FAA) encontraron la forma de pasar a través de las defensas (antiaéreas) y lograron total sorpresa en el área del blanco (OM), pasaron y largaron sus bombas.-

Uno de los pocos edificios desocupados y ciertamente el mas grande en el área de la cabecera de playa era la planta de refrigeración y estaba siendo usada por las fuerzas (terrestres) británicas como depósito, cocina y hospital. Debido al hecho de que había munición en sus alrededores el edificio no tenía cruz roja. El técnico, del equipo anti-explosivo de la RAF, Hankinson estaba en el edificio cuando se produjo el ataque.- "Hubo un impresionante ruido y todos nos tiramos al suelo" recordaba.- "Una de las bombas cayó cerca de una cola de hombres esperando la comida, mató a 5 e hirió a 26.- "Había gente muerta en el suelo, tanques de combustible incendiados y gente que corría por todos lados" continuó. "Mientras se extinguían los fuegos, los heridos que se podían mover fueron sacados del lugar.-

"Pero había además otras dos bombas también sin explotar al aire libre. Estas no fueron problemas para el equipo (RAF) antiexplosivos, fueron hechas detonar con explosiones controladas y éxito." NOTA: a partir del [illegible] 3

b) OF 1247 - 3 A 4B - TRUCO - 4 BRP - GAL 15:17. 1er.Ten. VELAZCO, Ten. OSSES, Ten. ROBLEDO (éste no despega por Tec.) ingresan al Brazo San Carlos un minuto después que los POQUER, también de S/N y confirman avistaje 4 buques y no artillería (todavía). Lanzan sus 8 bombas, en salva, sobre la planta de refrigeración en Bahía AJAX (~~Anexo AWSA. pág. 160/161, descripción inglesa de este ataque~~).
Escapan hacia la izquierda y reciben fuego intenso de misiles que esquivan hábilmente (ámbos) pero el N° 1 es impactado por proyectiles de cañón (40 mm) Bofors de los buques HMS Fearless e Intrepid, en la raíz del plano izquierdo. Habiendo cruzado el Estrecho y ya sobre la Gran MALVINA el 2 observa fuego en el plano izquierdo del guía y le avisa, éste contesta que se le encendió la luz roja del hidraulico y le informa que se eyecta: reduce, eyecta drops, da la posición OMEGA (51° 29' S y 59° 39' 2" W) y VELAZCO se eyecta alejándose con tristeza de su noble avión. Cae entre Pto. FOX y Pto. HOWARD y es recuperado. El otro heroico halcón (el Ten. OSSES) regresa sólo al Continente, con su avión dañado por impactos de armas livianas y esquirlas y un orgullo sin límites, a GAL donde aterriza a las 17:45.

NOTA: Respecto a estos ataques (OF 1247/1244) el relato del libro AirWar south Atlantic, dice: (1) (dorso pág 2)

4°) Cobertura aérea:

a) OF 1250 - 2 M III - NENE - MAGIC/MATRA - Cobertura Bahía San Carlos - GAL 16:36. Cap. HUCK, Cap. GONZALEZ. A las 17:00 ya se encontraban en la zona del Estrecho (entre Bahía FOX y el N del Canal) e hicieron enlace con CIC MLV S/N. Esta sección cubrió el escape de la Ella TRUCO y la aproximación a BAM MLV del C-130 GALLO y dós IA 58 que efecturon el cruce desde SCZ a BAM MLV. A las 17:20 abandonan la zona y ARR GAL 18:18 S/N.

5°) Traslado de IA 58 en ROF a MLV:

Este día la FAS inició el cumplimiento de la orden, del CEOPECON, de reforzar, con 5 IA 58 (Escuadrón Pucará) a la BAM MLV, donde se había replegado dicho Escuadrón Aeromovil

29/30 julio fueron alojados en esta planta nuestros oficiales de la BAM Condor (VCom Pedrozzo - VCom Vera, My Tomba, My Zapoz-ta, etc.) en la misma habitacion en que se encontraba la tomba sin sepelotas, quienes debieron elegir si dormir afuera (chiquero) con temperaturas bajo 0° o en esta habitacion, eligiendo esta última luego de la inspeccion del estado de la tomba que hizo el VCom Vera. (anexar informe My TOMBA).-

por la situación táctica en la BAM Cóndor. Así, este día, partió la primera Sección:

a) OF 1251 - 2 IA 58 - GAUCHO - ROF y Arr. BAM MLV. Desp. SCZ 15:00 - A-537, Ten. ARGAÑARAZ. A-532, Alf. BLANCHET que Arr. MLV 17:24. Son guiados por un Mitsubishi de ADO (Trip. etc.).

6°) Los reabastecedores:

a) KC 130 - TC 70 - PERU 1 Trip. Vcom. DOMINGUEZ, My. BERNARDI, My. VIDELA, SA RYDZIK, SA HUBOLLER, CP GONZALEZ, SP PLASENCIA. Desp. SCZ 09:41 a PCRA (50° 30' S/64° 00' W). Reabastecen a TRUENO y TORO. Arr. SCZ 12:10.

b) KC 130 - TC 69 - PERU 2 Trip. (Confirmar). Vcom. PESSANA, 1er. Ten VACARO, My GOMEZ, CP CEMINO, CP MARTINEZ, S Aux ARDIZZONI, S Aux AMENGUAL. Desp. GAL 09:49 a PCRA (50° 30' S/ 64° 00' W) reabastecen a TIGRE y TANQUE (confirmar) y Arr. GAL 12:53.

c) KC 130 - TC 69 - LIMA 1 Trip. la misma anterior. Desp. GAL 13:58 a mismo PCRA, reabastece a POKER y TRUCO y Arr. GAL 18:01.

d) KC 130 - TC 70 - LIMA 2. Trip. Vcom. DOMINGUEZ y misma trip. Desp. SCZ (hora). Reabastece a alguien? Arr. SCZ (hora).

7°) Los cruces de C-130 a MLV.

a) Como se indica en el día 26 (parr.) a las 23:23 Desp C-130 (matrícula y Trip.) de GAL, a las 00:20 del 27 MAY, el Vcom MARTINEZ (Jefe GIT) ordena, desde CRV, su regreso a GAL pues tiene información (de MLV) de buques enemigos operando en el seno Choiseul. El PATO Arr. a GAL 01:50 S/N.

b) TC - 64 - CAT 186 - GALLO. Trip. My BOLZI, Cap SAMPIETRO, My VILA, CP CAMINO, CP FRAIRE, S Aux OVEJERO, S Aux SALZANO. Desp. CRV 16:25. Arr. MLV 17:46. Lleva:

///

- 1 control de tiro (FAA).
- 1 cañón 35 mm. (FAA).
- munición 35 mm. (FA/EA)
- correspondencia.

TOTAL 14.500 Kg.

Permanece en MLV sin poder despegar debido a la presencia de PACs en el aire y Desp. a las 18:00 arribando a GAL 23:15.

c) TC 66 - CAT 187 - MARTE. Trip. Vcom. DEMARCO, My MCLAY, Cap. MARTIARENA, S Aux FARINA, CP RULLI, SM CASTILLO, S Aux CORTES. Desp. , transporta:

- 1 Palet C/raciones (3.400 Kgs) - EA
- 48 Pax - EA
- 3 Pax - ARA
- Repuestos lancha ARA 500 Kgs - ARA
- Bochones - FAA
- Faros helicópteros - FAA
- Plasma humano - FAA
- Repuestos com. - FAA
- Repuestos radar VYCA - FAA
- Correspondencias y encomiendas.

TOTAL 12.870 Kg.

Arr.MLV 20:14; Desp. MLV 21:00. Arr. dónde?. Hora ?

d) TC 63 - CAT 188 - TIGRE. Trip. Cap. SENN, Vcom MORO, My MALDONADO, SP BILL, CP FRETES, SP DAVERIA, SP LUJAN. Desp. CRV hora? y regresa por situación táctica desfavorable a CRV hora? (voló 04:30). Transportaba 12.700 Kg. de los cuales 9.500 Kg. eran para EA, así distribuidos:

- 36 Blow Pipe.
- 6 unidades lanzamiento (BP)
- 7 Pase
- 1 mortero 120 mm. - munición 120.

- 2 ametralladora 12.70 - munición 12.70
- 10 Cajones de proyectiles MAMBA
- 1 cajón 12.70 incendiaria
- 3 Cajones granadas de mano.
- 1 cajón granadas antitanque.
- 2 Palets mat Cdo 602.

Esta salida logró arribar a MLV el día 28 (?) en un nuevo intento.

8°) <u>El Escuadrón Fénix</u>. Tripulación Vcom. De la Colina → Com. Forri R.

a) OF 2220 - C-130 H - PICHO. Exploración = Ojo ~~tripulación~~n. Desp. CRV 04:05 a puntos ABCD y E (incluir coordinadas y concepto de esta operación). Arr. CRV 08:00.

b) OF 2222 - HS 125 - ~~Indicativo~~? RAYO. Retransmisor (Trip y ~~OCAT~~ EYE). Desp. CRV 07:14. Arr. CRV 12:50 ~~(fue el que ordenó el regreso de TIGRE, TANQUE, TRUENO y TORO)~~, incluir informe del OCAT.
TRIP. Tcu. Poggi. A. Vcom. Torres. My. Medina. A1F. Mariani (OCAT) SP. Acosta M. INT. DOC - 10:51 hs.

c) OF 2223 - 2 BSA - NIDO (Trip?). Desp. GRA (Hora?) a pto. A 52° 55'/59° 10' W con FL 300 (en este punto a 11:50 hs) luego descenso y regreso a GRA. Arr.?

d) ~~OF 2226 - LR 36 (indicativo ?). Trip. ?. OCAT?.Retransmisor Desp. CRV 10:03 a punto por (coordenadas?). Arr. ? (confirmar esta salida).~~ NO

9°) <u>La exploración aérea lejana y focal</u>.

a) B-707 (elaborar) - TRONCO.

b) OF 132 - 1 TS 60 - PLATINO 1 - Trip?. Desp. SCZ 11:00. Arr. SCZ 12:00.

///

La meteorología de este día.

1°) Area Continente.

Sin fenómenos significativos, vientos del NO (15/20 Kt), nubosidad baja quebrada, cañones, SC con techos 600 mts; media con AC AS visibilidad más de 20 Km., baja temperatura en primeras horas de la mañana en todo el Sur excepto CRV.

2°) Area Malvinas.

Claro e ilimitado en horas de la mañana, con paulatino aumento de nubosidad baja y media, 3 St y 4 AC AS; visibilidad superior 20 Km. Ocasionalmente 7 Km por neblina. Vientos del sector O-NO (30 Kt con ráfagas 40 Kt) disminuyendo hacia la tarde Temp. entre 4°y 10°C.
Anexo con QAM MLV y DWN.

La actividad bélica de la aviación naval.

1°) Cruce abortado. Un L-188 y un B-200 Desp. GRA el 26 MAY/22:03 pero regresan a GRA (hora? sin Arr. MLV.

2°) Un ataque de A 4Q a las 09:27 Desp. de GRA 2 (?) A 4Q - TABANO, pero a poco regresan por meteorología.

Nuestros héroes en el Archipielago.

La situación del CATOM en MLV comenzaba a agudizarse y demandaría, a partir de hoy, los máximos sacrificios del personal (del aire, general y técnico) que integraban esta gloriosa organización que la FAA había destacado en el archipielago. Estos hombres que tripulaban los inolvidables Pucará, que comandaban y servían en las dos BAM. los valientes "troperos" y los infatigables artilleros operadores y controladores del sistema VYCA, junto a los integrantes del EM todos dependiente del Componente Aéreo (Jefe Brig. CASTELLANOS), no solo debían resistir al enemigo naval y aéreo, sino que también al terrestre que ya habían consolidado su cabecera de playa e iniciado su avance ha-

① "El 27 de mayo se produjeron nuevos ataques sobre P. Stanley y Goose Green (BAM MLV y BAM Condor, que envolvieron a los 7 pilotos (del Escdrn 1(F) de la RAF). Bob Iveson (XZ 988) y M. Hare (XV 789) fueron lanzados desde el Hermes a las 13:12 para localizar y atacar dos piezas de 105mm y posiciones de tropas en Goose Green y DWN en apoyo del avance de nuestras tropas del 2 PARA.- Durante el primer pasaje no vieron nada (no tenían OCAA) pero en el segundo largaron sus CBU (bombas beluga) sobre una posición del tamaño de una compañía. Durante un tercer pasaje con cañones Aden, el Harrier de Iveson fué impactado, probablemente por munición 35mm Oerlikon.- Se encendió la luz de incendio, se endurecieron los comandos y el avión comenzó a perder presión de hidráulico.- Aún cuando el motor seguía funcionando el fuego creció en intensidad e Iveson se vió forzado a eyectarse algunos 40 segundos después de recibir el impacto. El avión explotó al chocar el suelo cerca de 7 millas al W de Goose Green (UC 519594) mientras el piloto aterrizaba detrás de las líneas enemigas.-"

Bob Iveson fue, 3 días tarde, recogido por un Gazelle (XX380) y retornado al Hermes.-

por Ba RH 20 mm
C 1° GALANTI

cia Pto. Argentino y -lo más preocupante, entonces- demostraba su intención de tomar DWN y allí estaban los restantes hombres y valioso material terrestre de la historia BAM Cóndor. Esta BAM protagonizaría, en las horas venideras, acciones inéditas y que psaron a testimoniar -en la historia de la aviación- el espíritu militar particular de los hombres del aire argentinos, aún en el combate terrestre.

Sqdn Ldr (RAF) Bob Iveson (XZ988) del 1 (F) Sqdn - Hermes.-

La BAM Cóndor desde hacía varios días se preparaba para la defensa terrestre de la zona. Su A.Ae. dependiente si bien se encontraba alistada para sus funciones antiaéreas principales (que éste día derribó otro GR 3, (totalizando finalmente SEIS (6) derribos comprobados y DOS (2) probablemente averiados) lo estaba también para el tiro terrestre. Además el personal de aviadores y técnico de la FAA había concebido el uso de coheteras (del IA 58) existentes y ya sin aviones, para lanzar los cohetes (del Pucará - denominación) remanentes en la unidad en una creación improvisada para su empleo T/T (Ver Anexo, con detalles en Inf My TOMA y 1er. Ten FASSANI) y cuando quería @ 1 Ale - Darwin).

Otros habían instalados las ametralladoras 12.70 (confirmar) y constituido sus equipos para operarlas.

En la BAM MLV la llegada desde DWN del Escuadrón Aeromovil Pucará con sus refuerzos del continente, le daba ahora una tónica ofensiva, a las tareas que hasta aquí habían sido predominantemente de defensa y logísticas. También desde ésta base operaban los M-329 de ARA (eran tres?) pero dependiendo del Cte. Naval del TOM (Cte. OTERO).

La conología de los hechos más importantes en el archipielago de este día fueron:

- 03:50 Fuego nval sobre DWN .
- 11:10 Ataque aéreo con 3 aviones sobre BAM MLV un POA ahora equipado con SAM 7 tira y acusa probable derribo.
- 11:45 2 GR 3 atacan posiciones R 12 al NE DWN.
- 13:45 Ataque aéreo a DWN, 1 GR 3 (piloto Bob IVESSON) derribado por C 1° GALANTI (RH 20 mm).- Dice el libro de la RN Falklands Air War: ① (al dorso pag 7)

- 16:37 Aviones sobre DWN. No atacan.
- 16:45 Aviones al N de Pto. Argentino. Nuestra A.Ae abre fuego.
- 17:35 Regresa última PAC. Total 23 salidas.
- 18:00 GOE informa en posiciones (no man's land) observan MT PLEASANT y MOUSTARD sin actividad enemiga.
- 23:55 Fuego naval sobre BAM MLV, Pto. HOWARD. BAM Cóndor y DWN. Algunos heridos.

El balance del día (en la FAS).

- Aviones previstos	22	100 %
- No decolan (téc)	1	4,5 %
- Regresan téc.	1	4,5 %
- Regresan orden CFAS	12	54,5 %
- Llegan al OM	8	36,5 %
- Derribados	1	

Las lecciones.

1°) Determinación del armamento desde el Comando (en OF) versus "a elección de la unidad". Casos. Normas.

2°) Ventajas del uso de la Sección (en lugar de 3) para el AON. No hubo derribos en la aproximación (si en el escape).

3°) Causas de la no intercepción aérea a nuestros ataques CB y B en este día. Hubo bajas propias en el enemigo?

4°) Necesidad de AWACS para la asignación de OOMM (en especial navales) normas y procedimientos. Funciones del OCAT del futuro.

5°) Planififación y ejecución de las operaciones de reabastecimiento aéreo. Uso de los reabastecedores.

6°) Las operaciones de exploración aérea (con C-130). Planificación y empleo. Proposiciones.

7°) señalización de blancos y otros punto en los AOT. las comunicaciones. las previsiones. Uso de pathfinders? Caso marcación zona DWN en ataque de los ODIN.-

Capitulo II

La FA en la BATALLA TERRESTRE de Malvinas

EL DIA 28 DE MAYO.

Este día, todos los ojos y los sentimientos de la FAA estaban sobre su gloriosa BAM Cóndor y los hombres que se aprestaban a ejecutar su defensa terrestre.

A pesar de que fracciones y pequeñas unidades de nuestro Ejército este día combatieron duramente (Libro MORO pág.399/405), la sensación que tuvo el Comando de la BAM Cóndor, en la retaguardia, respecto a las mismas fue muy confusa. Ello se debió a que dicha Plana Mayor, en contacto con lo que suponía era el Comando de nuestras Fuerzas Terrestres (TCnel PIAGGI), en la zona, descubrió con angustia, que éste no conocía la situación y por lo tanto no comandaba (Ver Informes de Vcom. PEDROZO y My. TOMBA). Se generó entonces, en la franja de combate, donde se encontraba la Base, una dramática situación, al comprobar la presencia del enemigo en sus vecindades, puesto que sus medios ofensivos para el combate terrestres (A Ae en tiro directo y otras armas y los requerimientos del AAD), debieron actuar a ciegas, sin conducción conjunta y con la incógnita tremenda de batir propia tropa que, en desorden y sin comando, se replegaba hacia su área de influencia. En cuanto al apoyo aéreo directo, la BAM Cóndor lo solicitó reiteradamente a su escalón superior (el CATOM) y fue proporcionado en su oportunidad, incluso del CNTOM.

Veanse los informes de los Oficiales FAA que vivieron estos acontecimiento en Goose Green. Tales son:

- Anécdota N° 3 - Batería A Aa 20 mm (Anexo)
- Diario Guerra Grupo 1 - A Ae - DWN - Día 28 MAY (Anexo)
- Diario Guerra Escuadrón Pucará - Día 28 (Anexo)
- Informe Vcom. Saul E. COSTA - Día 28 MAY (Anexo)
- Informe General BAM Cóndor - Vcom. PEDROZO (Anexo)
- Informe Cap. VILA (Párr. 52/54) -(Anexo)
- Informe ler. Ten MICHELOUD -(Anexo)
- Informe ler. Ten. FASSANI - (Anexo)
- Informe ler.Ten. AYERDI - (Anexo)
- Informe My. TOMA - (Anexo)
- Informe Ten. MANZUR - (ANEXO)
- Diario Guerra 3a Bat (Pto. Argentino) - (Anexo)

///

La meteorología.

En el archipielago. Fue marginal. Un centro de baja presión sobre MLV produjo (hasta las 14:00 Hs.) vientos N/NO 15 a 25 Kt, visibilidad 300/5.000 mts, reducida por bancos de niebla y lloviznas, 8/8 de St, Ns y Sc. Temperaturas entre 6° y 9° C. A partir de las 13:00 Hs. estas condiciones varían por el pasaje de un frente frío que produce techos bajos 100/300 mts, aumentando un poco la visibilidad y los vientos rotan al SO (20/30 Kt).

En el Continente. Chubut y N de Santa Cruz; una vaguada de superficie afecta la zona produciéndose nubosidad media y alta estratiformes que se mantuvo durante todo el día -vientos del O y NO (25 Kt) visibilidad superior 20 Km. Sur de Santa Cruz y Tierra del Fuego, un frente frío, asociado a una baja de 985 mb, que se desplazó de NO al SE afectó con precipitaciones, en las primeras horas, nubosidad media y baja estratiforme, techos 200/300 mts. Esta situación mejoró rápidamente hacia medio día, con cielo claro y poco nuboso después, vientos suaves del SO, rotando al NO con aumento de su intensidad 30/35 Kt en la tarde.

El apoyo aéreo directo con el sistema Pucará.

Desde la sufrida y disminuída BAM MLV, que recibía los requerimientos, principalmente del Jefe de la BAM Cñdor, se efectuó el siguiente apoyo aéreo directo:

1°) Desp MLV 08:30 - 3 NAHUEL A-537 Cap. VILA; A-532 Ten. CIMBARO, A-533 Ten. ARGAÑARAZ.
ROF al NE de DWN. Ataca blancos en Camilla Creek. Tropa enemiga lanza Blow Pipe.
Arr. MLV 09:20 Hs. Veamos el informe del Cap. VILA:

" A las 06:00 -ya del día 28- se produce el ataque a DWN, " del cual somos informados y nos llega el requerimiento de apoyo de fuego. A las 08:00 sale la 1ra. Ella., de la cual me hago cargo y me falta un numeral, Tem. BREST, porque se sentía indispuesto. Salgo con tres aviones.

Nos encontramos con el problema de siempre: la visualización del objetivo. En contacto con DWN me dicen que desde la fumígena de señalamiento en más, son todos enemigos. Efectivamente la visualizamos y seguimos para San Carlos, destino que llegamos próximo y nos encontramos con las primeras tropas, pasamos un Grupo y sobre el próximo comenzamos el lanzamiento, me llamó la atención el enfrentamiento de los ingleses, ya que nadie se tiró cuerpo a tierra, sino que todos nos apuntaron, le conté a los numerales, lanzamos y salimos rasante ya que no había más de 50 mts. de techo y estábamos volando sobre escuadras.

Decidí el regreso por DWN para saludar y mostrar nuestro apoyo, acá fue donde peor nos recibieron y por eso insisto en la mala señalización de blancos y claros objetivos. Antes de la pista ya nos estaban tirando con todo; si antes habíamos tenido un mal recibimiento, esto era peor; las cortinas rojas ya nos eran familiares, pero este abanico superaba a cualquiera, sentía los golpes en el avión como martillazos y estelas azuladas al por mayor; despotriqué por lo que me tiraban, pero más porque nadie había asomado la cabeza para decir "tiren acá", en vez de irme hasta San Carlos, porque eso es el apoyo de fuego.

Aterricé y el avión presentaba unos cincuenta impactos, de los cuales dos estaban en el paquete del paracaídas, al lado del casco; ese avión, así como estaba salió a volarlo el Ten. GIMENEZ que siempre estaba a mi lado. Se cumplieron 12 salidas ese día, cayendo en la última el Ten. CRUZADO, que resultó prisionero y en la posterior a la mía el Ten. GIMENEZ que aparte de su eficiencia y sentido del deber, más de una vez lo escuché expresarle a su compañeros: "déjeme a mí, que ustedes son casados y tienen hijos".

2°) Desp MLV 09:30 - 1 Sec. IA 58 "BAGRE" A-537 Ten. GIMENEZ y el otro?. (Matr. y Trip.). Ataque a tropas entre DWN y Goose Green. Tira cohetes sobre tropas en terreno. Arr. con daños armas livianas MLV 09:00 Hs. Ten GIMENEZ desaparecido (ampliar con informe del numeral. Quién era?).

(Diario Guerra Escuadrón Pucará: A-537 Ten. GIMENEZ al salir del blanco entró en nubosidad manteniendo enlace en VHF con DWN perdiéndose posteriormente todo contacto)).

3°) Desp. MLV 10:15 CH 47 y 5 helicópteros EA. Traslado tropas (80/100 hombres) a DWN.

4°) Desp. MLV 11:30 - 1 Sec. SOMBRA - IA 58 (Matr y Trip.?). En ataque a tropas N de DWN. Derriban 1 Sea Linx y otro averiado (SL) y abandonado (11:45 Hs). Arr. MLV 11:55/12:05? Ten. CIMBARO? y quién más?

5°) Desp. MLV 16:20 - 1 Sec. ARA Macchi (Matr. y Trip.?). Ataque en zona DWN. Arr. MLV? 16:43 un solo Macchi (ampliar). Según inf. Cap. VILA (párr 54) de estos aviones, uno fue derribado en zona DWN/San Carlos, los restantes aterrizaron en GAL).

6°) Desp. MLV 16:46 - 1 Sec. IA 58 A- ? 1er.Ten. MICHELOUD; A-536 Ten . CRUZADO, FENIX. Ataque en zona DWN. Arr. MLV 17:20. Un solo avión mjy averiado. Ten. CRUZADO eyectado prisionero. Veamos el relato del 1er.Ten. MICHELOUD.

Puse en marcha y llamé por la frecuencia interna al numeral, el Ten. CRUZADO, quién hacía unos minutos que se encontraba en marcha esperando. No se apagaba la luz de "prohibido decolar" con ninguno de los procedimientos normales, pero como el funcionamiento era aparentemente correcto decidí salir igual muy rápidamente rodamos a la cabecera, las última luces se querían insinuar, estaba completamente cubierto y el viento era de moderado a fuerte aunque bien orientado. No habría más de 150 mts. de techo. Despegamos individualmente pasando luego por el este de la ciudad y bordeando la costa hacia Bahía Agradable para luego cruzar el Canal Choiseul y por su margen sur dirigirnos hacia DWN; iríamos con unos diez metros sobre el ondulado terreno lo que hacía un poco dificultoso la orientación. Era una navegación prácticamente de memoria ya que lo característico y reducido del terreno hacía fácil su reconoci

miento, pero al no poder ver la cordillera de Rivadavia, nos restaba lo valioso del aporte proporcionado por esta magnífica referencia rocosa. Contribuyó también a desorientarme un poco, una ventana abierta en el horizonte por donde se colaba el rojo esplandor de la puesta de sol y se la atribuí al incendio de la escuela de DWN que había escuchado antes de la salida.

Enfilé hacia esa referencia pero no tardaría en darme cuenta del desacierto, cuando a unos diez grados a la derecha, se notaba claramente el caserío de Ganso Verde y la agonizante columna de humo un poco más atrás. Nos abrimos hacia la izquierda para entrar sobre la línea de avance enemiga en forma transversal, dejando a la escuela a la derecha. Cuando efectuamos la corrida final esperaba encontrarme con algún grueso de las tropas, pero tan solo eran esporádicos grupos de cinco a diez hombres y muy aislados. Me dí cuenta enseguida que estábamos pasando por la retaguardia enemiga. Continuamos con la trayectoria que llevábamos al frente para en un nuevo ataque, y separado del primero por unos minutos, entrar sobre las posiciones que por VHF nos estaban indicando. Estas estaban referidas a una depresión, en forma de valle, entre Ganso Verde y la escuela.

Efectuamos una nueva entrada desde el Noreste sobre el agua, muy bajos y a pesar de la falta de obstáculos confiaba en tener algo de sorpresa por la escasa luz y el viento en contra que no delataba nuestros ruidos. Próximo a la costa levanté un poco más para ver algo, sólo unas figuras que se recortaban sobre el terreno, nada más. Puse rumbo hacia ellas buscando otro blanco más significativo y una vez en distancia de tiro abrí fuego con cañones. Se acabaron las siluetas y pese a la proximidad nada más se podía apreciar, sí en cambio que comenzaban a venir hacia mí, desde el frente y muy lentamente en principio, un enjambre de trazantes.

La ráfaga de cañones cesó indicando que se habían trabado. El tiempo parecía entonces una eternidad para llegar hasta el blanco sin el propio fuego protector. Fue imposible ver algo, esto ya me había ocurrido en San Carlos, cuando la tropa se inmoviliza y aferra al terreno resulta muy difícil de ver, más aún teniendo en cuenta la hora. Sobre el punto que había

visto movimientos en la entrada final, comencé a apretar el pulsador de bombas una y otra vez, muchas más que las necesarias, pero me quería asegurar que saldrían. Sentí varios impactos en mi avión, me agaché un poco más y con la potencia a pleno que traía seguí al frente unos segundos más, donde puse un suave viraje por izquierda para ver si habían explotado las bombas, a la vez que escucho (por VHF) "muy buenas bombas". No atiné a otra cosa que en llamar a mi numeral para saber cómo salió pero no tuve respuesta. Sólo al cabo de repetirlo varias veces me contesta un operador de la Base Cóndor para decirme que se había eyectado. Con fallas en un motor y varias luces de alarma encendidas emprendí el regreso. Un helicóptero propio que estaba en vuelo próximo al lugar me alentó y prometió cubrir mi regreso por si lo necesitaba.
Aterricé bajo alerta roja, me aguardaba el mayor ARGENTE y el Jefe de Escuadrón quienes me dieron un abrazo.
Luego me dirigí al puesto de comando. Entre quienes se adelantaron a darme un abrazo cuando llegué al mismo, se encontraban el Tte. Cnel. SEINELDIN y el Com. DESTRI. No tuvimos respuesta al principal interrogante sobre la suerte corrida por el Ten. CRUZADO.

Refuerzos de Pucará al TOM.

Este día, otra gloriosa Ella llega, en plena batalla de DWN a la BAM MLV. Es la FIERRO:

- A-536 1er.Ten. MARTINEZ CHAVEZ (N°1).
- A-515 Alf. MANZUR (N° 2).
- A-555 Alf. GALVAN (N° 3)

Despegan 11:18 Hs. desde SCZ (OF 1257) cañones y Napalm en configuración C y son guiados hasta 50 NM del archipielago por el biturbohélice Mitsubishi (Trip. 3) LV-DOZ. (Ver Inf. Ten. MANZUR Anexo). Arriban a BAM MLV 13:45.

ALF. MEYER / ALF. ORTEGA.

Regreso de pilotos del Escuadrón Pucará.

Durante la noche, en el TC 66 , regresan dignos, a CRV, los siguientes pilotos del Escuadrón Pucará:

-CAP VILA - CAP GRUNERT - 1er TEN NAVARRO - 1er TEN MARTINEZ CHAVEZ - ALF MANZUR - TEN RUSSO - TEN CIMBARO - ALF BLANCHET - ALF GALVAN.

Los 3 CRUCES del G 1 Tr Ae

Este glorioso y aguerrido Grupo de Transporte, cumple este día su mayor esfuerzo en cuanto a cruces en el puente aéreo de guerra, logra poner en BAM MLV, 3 (tres C-130) en el mismo día (en hs), ellos son:

1°) TRONCO - TC-63 - DEP CRV 15:20 Tripulación MY BOLZI - CAP SAMPIETRO - MY VILA, S AUX LOZANO - CP FRAILE - S AUX OVEJERO S AUX SALZANO - Arr MLV 18:45 Dep MLV 19:00 Arr GAL 21:30. Transportó 12.700 Kg carga y 27 pax (Anexo Inf FAS - SOTA - Ap.7). Entre los Pax, se contaban el C/C FILLIPI y el GMAR MARTINEZ.

2°) TOCO - TC 61 - Dep CRV 17:53 Tripulación My PALAZZI, VCOM SANCHOTENA, VCOM TRIBIANNI, S AUX ROMERO, CP TORRES, SP AREVALO, SP SANCHEZ Arr MLV 21:20, Dep MLV 21:40 Arr CRV 2900:25 carga (Anexo Idem) Transportó 13.925 Kg y 12 Pax.

3°) ACUARIO - TC-66 - Dep CRV Hora ? Trip: VCOM DEMARCO - MY MACLAY, CAP MARTEARENA, S AUX FARINA, CP RULLI, SM CASTILLO, S AUX CORTEZ. Arr MLV 22:10, Dep MLV 22:20 Arr CRV 23:45 (?) confirmar hora Arr CRV. Transporto carga (7000 Kg) y 39 Pax.

Intento de Rescate

Of 2534 - Un DHC-6 (?) y un F-27 - ROMEO 1 y ROMEO 2 Dep (de donde?) 13:39. Tarea rescate de tripulación y personal ARA de Base Aeronaval Calderon , en BAHIA ELEFANTE. El T-82 estimó llegar al objetivo pero no vió la pista, no hubo señales visible de tierra ni contestaron en VHF. Se regreso Arr (en donde?) 21:49(hizo escalas al regreso? verificar tiempo de vuelo).-

Las operaciones de combate de la FAS

La FAS, ansiosa de ayudas en la angustiante situación terrestre en DWN/SAN CARLOS, veia su actuación afectada por el factor meteorologico. Apenas se tuvo algún indicio de mejoría climatica se lanzaron los reabastecedores que fueron:

1°) 1 KC-130 - SALTA 1 - Dep CRV 10:00 (Trip - Matr?). a PCRA ( ) Arr CRV 17:00.

2°) 1 KC-130 - SALTA 2 - Dep SCZ 11:00 (Trip - Matr?). a PCRA (?) Arr GAL 13:10.

3°) 1 KC-130 - JUJUY 1 - Dep GAL 14:10 (mismo avión y trip. de SALTA 2 ?) a PCRV 50°00 S 65°30°W Arr GAL 16:40. Uno de estos KC (cual) estaba a disposición SUE ARA que no salieron por imprecisión en el blanco.

A partir de las 10:58 y con dudas acerca de la meteorologia en MLV y más aún respecto a la ubicación de los OM (tanto navales como terrestres) la FAS lanzo, en ROF:

1°)OF 1256 - 4 M5 - POKER - BR - BAHIA Ruiz Puente. Sin OCAT, Dep GRA 10:58 Cap MAFFEIS, 1er Ten RATTI, My N. MARTINEZ Cap JANNET. La navegación hasta 50 mm fue dirigida por un LR JET (CUAL?) y luego razante, desde la posición 51:00 S/ 58° 30 W a OM con distancia 50 m entre aviones. No se avisto el OM, no hubo defensa aérea ni lanzamiento de bombas. En todo momento met no apta. Arr GRA 12:40. (ampliar inf.)

2°)OF 1254 y 1250 - 6 A4B - CUÑA y NENE - 3 BR-~~(CUÑA)~~ CUÑA CAP VARELA, ALF MORONI, TEN ROCA. (NENE) VCOM DUBOURG, ALF VAZQUEZ, TEN CERVERA AON en Bahía Ruiz Puente.



Dep GAL 11:35/1136 y se dirigen al REV (SALTA 2) y desde allí, las dos escuadrillas de dirigen juntas al objetivo. Faltando 70 mn regresa el NENE 3 por fallas trasvase (Arr GAL 14:26), (también regreso por TEC el CUÑA 2? - aclarar). Encuentran muy mala met y llegan a BAHIA Ruiz Puente donde no hallan objetivo naval y regresan sin haber tirado a GAL los NENES 14:26 y los CUÑAS 14:12.

3°)OF 1253 y 1259 TORO y CHISPA - 6 A4C - 3 BR.
TORO - Cap CAFFARATTI, ALF ISAAC, 1er Ten CASTILLO.
CHISPA - 1er Ten VAZQUEZ, TEN ZATTARA, TEN PAREDI.
Ambas dep SJU 1322/24. De la Ella CHISPA regresa el guia (1er Ten VAZQUEZ) debido a que se le desprende (una o todas?) la bomba al selectar panel de armamento.
Ambas enlazan con el OCAT LOCO (quien era?) en 125,4 y este confirma el OM, pero se equivoca en las coordenadas.
El TORO 1 pide confirmación y así pierden 13/15 m. Llegan a la zona del OM sin observar buques. (Por donde entran? cual era la zona? Estrecho San Carlos?). Sobrevuelan sin OM, observan a un buque hospital (el UGANDA?) al escapar con R° 360°. En estos momentos el retransmisor ordena a ambas escuadrillas, dirigirse al REV para intentar un reempleo. Pero solo se dirigen al REV el TORO 2 y 3, los restantes van directamente al ARR en SJU por oxigeno (no más de 1 lt) 15:16/39. Los TOROS 2 y 3 despues del REV (SALTA) se dirigen al Arr SJU 15:56 (Por qué? ordenó el LOCO?) -aparentemente había intenciones del CDO FAS de tirarle al UGANDA.

EVALUACION FAS

Sin duda, éste había sido un día de desaciertos de las salidas de combate FAS, atribuible, primariamente a la situación meteorologica. Sin embargo de un analisis más profundo podrían detectarse factores que producian decaimiento de la moral.

Aviones previstos	-	19	-	100%
No decolan	-	--	-	----
Regresan por Tec	-	01	-	5,3%
Llegan al OM	-	05	-	26,3%
No llegan al OM	-	13	-	68,4%

LAS LECCIONES DE ESTE DIA

1°) Decaimiento de la moral en las tripulaciones - Causas (en este día) y ~~sub.~~ sus siguientes, medidas preventivas y posteriores para evitarlo.

2°) El sistema IA-58 en el apoyo aéreo directo en MLV. Ventajas e inconvenientes. Mejoras.

3°) Normas para el tratameinto de guerra (ataques aéreos) a buques hospitales en las distintas circunstancias.

4°) Normas y formularios para solicitar AAD, por parte de las FFTT.

Otras a elaborar

- Operación Principito.
  a) TC-68 Dep PAL 2801:40 May 82.
  b) 02:00 regresa por fallas radar.
  c) 03:56 Dep nuevamente S/N.
  ¿En que consistió? OM?
- E y R cercano y áreas focales (C-130 H OF 2253/56 junto a OCAT LOCO - Anexo Orden 223/82.
- OF 2255 LR 35 Barrido Termico CRV 1826 CRV 1936.
- ARA TABANO A-4Q Dep GRA 1119 - no tiraron - (para variar).

EL DIA 29 DE MAYO DE 1982

La situación en DARWIN.

El amanecer asistía a las horas finales de la guarnición terrestre de DWN y por ende de nuestra BAM Cóndor. Veamos el informe de su Jefe el Vcom. WILSON ROSIER JOSE PEDROZO:

"42. En la madrugada se tomó contacto con el enemigo y se acordó un alto el fuego y una entrevista entre el Jefe de las tropas británicas, con el Jefe del RIN 12 y el suscripto para las 08:30 Hs., en las cercanías de la pista. Durante la misma se acordaron las condiciones para la capitulación".
"Antes de llevarla a cabo ordené la destrucción de toda la documentación, gráficos, equipamiento de radio, el armamento, etc.".

"43. Los efectivos de la BAM Cóndor, incluyendo al personal de la artillería antiaérea de Ejército, participaron de una formación durante la cual el suscripto informó al personal las razones de nuestra capitulación, dió algunas directivas para los lamentables días que se avecinaban y pronunció una arenga tratando de levantar el espíritu de la tropa. A continuación se cantó el Himno Nacional Argentino y entregamos nuestras armas".

Asimismo este día el CATOM Brig Luís Guillermo CASTELLANOS envía desde Pto. Argentino el siguiente mensaje:

"En el día de la fecha 29 MAY 82, a las 12:00 Hs., el Jefe BAM Cóndor convino un cese al fuego con el Jefe de la fuerza inglesa atacante en la zona GG - DARWIN. Igual actitud asumió el Jefe de los efectivos del EA en dicho lugar".

"Superados abrumadoramente en número y poder de fuego, y luego de 48 Hs. de continuos combates y ante el agotamiento físico del personal, los restos de la Unidad de la FA, habían sido cercados en la zona del caserío de Goose Green, donde se encontraban refugiados numerosos civiles, hombres, mujeres y niños de DARWIN y Goose Green".

///

"Ante lo insostenible de la situación el Jefe BAM Cóndor recibió órdenes de convenir un cese del fuego para sus tropas, situación ésta que se concretó a las 12 Hs. de hoy".

"Cabe reconocer el admirable valor y arrojo con que se le hizo frente al agresor, y a la determinación de luchar hasta las últimas consecuencias por parte de los efectivos argentinos, actitud ésta que los mandos naturales modificaron por considerarla estéril desde el punto de vista militar, e inhumano por el sacrificio de vidas civiles inocentes que se producirían en la lucha por la localidad".

"El enemigo colocó por medio aéreo una muy superior fuerza apoyada por blindados, helicópteros artillados y piezas de artillería de campaña".

"La guarnición del EA, hermana de luchas y sacrificios desde el primer momento, vivió idénticas situaciones de bravura y suerte".

"El Jefe del Componente Aéreo Malvinas quiere destacar la fraternidad de armas entre la Fuerza Aérea y el Ejército Argentino y la valiente, heroica e inteligente voluntad de lucha con que se enfrentó al enemigo en el aire y tierra de este suelo patrio".

"Solicito que el presente texto sea puesto en conocimiento de la Fuerza Aérea".

FDO: LUIS GUILLERMO CASTELLANOS
JEFE COMPONENTE AEREO MLV

La meteorología.

En el Continente: Frante frío casi estacionario sobre TRE produce cielo cubierto con precipitaciones (8/8 AS NS 1000/1500 mts) visibilidad entre 8 a 10 Km, vientos variables, intensidad 5/8 Kt. sur de Chubut, Sta. Cruz y Tierra del Fuego. Una cuña de alta presión produjo cielo claro con algunos Ci Cs, visibilidad superior a 20 Kms y vientos del sector SO 10/15 Kt.

"... un cohete aire-tierra (en realidad fue una granada naval) produce las siguientes bajas:
Fallecido 1er Ten. CASTAGNARI (GOE)
Heridos del Escdn Pucará, personal que realizaba turnos en el aeropuerto:
Saux ACEVEY (Esquirlas en la ingle)
C1º CASALONGUE (Onda expansiva en los testículos)
C1º MARTINEZ (Esquirlas en la pierna y brazo)
C. GUASTALLA (Intestinos perforados)
C. CALOIAN (Heridas en las piernas, brazos y cara)
Aviones en servicio A-522 ; A-514 ; A-515 y A-549"

<u>Area de Malvinas</u>: Frente frío que pasó entre las 06:00/07:00 Hs., produjo cielo cubierto con nubosidad media y alta estratiforme y algunas neblinas que redujeron la visibilidad entre 3 a 5 Kms. El pasaje del frente determinó el mejoramiento de las condiciones en cuanto a techos y visibilidad y nubosidad quebrada. Formación de Cu ~~###~~ que se desarrollaron durante el día. (Anexo QAM (24 Hs.) en INO.)

<u>El accionar enemigo</u>.

A pesar del mal tiempo el enemigo aeronaval pone varias PAC en el aire y ejecuta misiones de ataque a objetivos terrestres:
<u>09:20</u> bombardeo GR3 a BAM MLV a gran altura. Bombas con retardo diseminadas en barco viejo, carpas, planta combustible que van estallando progresivamente hasta las 13 hs. aproximadamente. Detonan 27 bombas. Es averiado un MC 33. Un Sea Harrier es derribado por un Roland EA Matr. ZA-174 LCdr Mike Broadwater.
<u>13:35</u> Ataque GR3 a posiciones argentinas en Monte Kent.
<u>11:08</u> Bombardeo a la pista de Base Calderón. 6 bombas con retardo sin afectar la pista.
<u>23:20</u> Cañoneo naval sobre BAM MLV. Fallece 1er.Ten. Luis CASTAGNARI y 4 heridos. ~~Ampliar! Qué pasó, dónde estaban?. Detalles~~. Dice el diario de guerra del Escdr. Pucará: (al dorso hoja 2)

<u>El accionar de la FAS</u>.

Este día incierto proporcionaba inquietudes diversas en la apreciación del Cdo FAS. La incertidumbre respecto a la definición de la batalla terrestre en DWN y las imprecisiones de los requerimientos de apoyo de fuego directo impedían (o no aconsejaban) el lanzamiento de misiones de ataque con este fin. Si bien el COE informaba de la posición naval de los buques de la Task Force (Anexo), no existía confirmación de unidades redituables dentro de nuestro alcance. La meteorología era muy pobre, especialmente en la mañana. Así, la resolución de este día fue con acciones de distinto tipo y sin mantenimiento del objetivo:

1°) <u>Bombarderos livianos, nocturno</u>:

a) OF 1260 - 2 MK 62 - CHARRUA - 4 MK 17. Trip. N° 1 Cap. MARTINEZ VILLADA, 1er.Ten. PAGANO. N° 2 1er.Ten. RIVOLIER, 1er.Ten.

"La mayoría de las misiones lanzadas
por el CdO de la FAS durante los últimos días
de mayo fueron cumplidas por Skyhawks y en es-
pecial los del grupo 5, los cuales últimamente
habían logrado los mayores éxitos, que
otros grupos de la FAA, contra los buques
británicos. Sin embargo el grupo 6 con-
tinuaba lanzando espasmódicos ataques
de Dagger y el 29 de mayo fue efectuada
una de estas salidas, desde Río Grande
sobre el brazo de San Carlos.- El temor NT
a los ataques de Super Etendard (te-
nían noticias de que una sección de
SUE operaba desde BAM MLV) había hecho
retroceder a los PAL británicos bien al este
de las Malvinas y, en consecuencia,
era más difícil mantener la sombrilla
aérea de CAP sobre la Gran Malvina. En
dicha ocasión los Dagger alcanzaron el
área del blanco (San Carlos) pero, por primera
vez, uno de ellos fué derribado por un misil
SAM (terrestre). Las circunstancias que rodean
la pérdida del Ten JUAN BERNHARDT no son
muy claras, pero parece que su Dagger
C-436, fué derribado esa tarde cuando
sobrevolaba el brazo de San Carlos.- Fué
su mala suerte, de haber sido impactado
por un Rapier lanzado desde una batería
costera cercana. Su avión cayó al mar
posiblemente en el Estrecho de San Carlos y
Bernhard murió, aunque algunos creen que
se eyectó. Su cuerpo no fué recuperado."

(o ¿habían sido informados del ataque al
Invencible que se planeaban (desde GRA) en
ese momento?)

ANDINO. Dep TRE 01:03 OM Establecimiento SAN CARLOS. Al ingresar al Estrecho SAN CARLOS y proximo al brazo SAN CARLOS (02:08 HS) un grueso manto de niebla cubria el objetivo impidiendo visualizar el área; en consecuencia el lanzamiento se realizó por DOPPLER, a 700/800 fr de altura y a la velocidad 400 Kt. El numeral observó 8 relampagos correspondientes a las bombas lanzadas. La meteorologia en el OM no coincide con la suministrada (pronosticada). La tripulación aprecia que el procedimiento no es apto ya que no puede visualizarse el OM., en vuelo nocturno y a baja altura no brinda seguridad a la tripulación porque como el avión guía debe apagar las luces no puede ser visto por el numeral. No se observó fuego de AAe. Regreso S/N Arr 03:17 TRE (o GAL?) confirmar.

2°) Caza bombarderos:

a) OP 1266 - 2 M5- ÑANDU - 2 BR - Buque en el Brazo SAN CARLOS (1er Priorid Buque Carguero 2a Buques de Guerra) Dep GRA 11:50 Cap MIR GONZALEZ, Ten BERNHARDT.
Realizó la navegación de ida con LR 35 (PIPO) OP 2238. En el punto inicial 52°18 S/60° 30W, descienden a razante y así durante 100 NM. En la zona del OM no avistaron buques, ni vieron ningún tipo de defensas, pero estiman que en las estribaciones montañosas de la Bahía SAN CARLOS hay misiles instalados en tierra. No hubo lanzamiento por no encontrarse el OM. A la salida del OM (12:25 Hs) un Rapier hace impacto en el numeral y aquí, un nuevo heroe cazador entra en la historia patria, el Ten Juan Domingo BERNHARDT. El guía regresa a GRA Arr 13:20.- Dice el libro de la RN (FAW): (al dorso hoja 3)

b) OP 1267 - 2 A4B - 020 - 3 BR - CAP BERGAMASCHI, Alf BARRIONUEVO Dep GAL 12:10. Alcanzan Isla PELADA (hicieron REV?) llegan a la zona del OM, así sobrevuelan Bahía RUIZ PUENTE, Brazo a DWN, Brazo SAN CARLOS, Pto HOSPITAL y Pto SAN CARLOS sin observar buque alguno. Regresan sin tirar y alcanzando Norte de Isla GRAN MALVINA, el N° 2 observa un buque en posición 51°00 S/ 59°00 W. No lo atacan por falta de combustible.

Comprueban que en la zona OM y 150 Km anteriores la meteo consiste en chaparrones y lluvias aisladas. Regresan S/N a GAL Arr 14:44.

c) OF 1269 - 3M5 - PUMA - 2 BR P - OBJETIVO: Concentración de helicopteros y tropa en 51°oo S/58°00 W. Cap DELLEPIANE, Ten CALLEJOS, Cap DEMIERRE. Dep SJU 13:42 arriban razante a las proximidades de la costa N de la Gran MALVINA, y sobrevolando al N de la Isla de BORBON, entre Bahía ELEFANTE y boca del Estrecho de SAN CARLOS, avistan a 2 Harriers (PAC) que se dirigen a interceptarlos. Entonces el Jefe ELLA ordena eyectar cargas, viraje por la izquierda y post-combustión. En pleno viraje (y siempre razante) el guia observó dos impactos en el agua apreciando que eran misiles. Continuaron el escape a 1.2 M hasta ISLAS SALVAJES. No observaron buques, meteo 6 Cu con precipitaciones aisladas. Regreso y Arr SJU 15:13 .

d) OF 1270 - 2M5 - 2 BRP - LEON- 1er Ten ROMAN, Ten AGUIRRE Dep. SJU 13:47. Esta sección que venía a 1" de la anterior (PUMA) y en su misma frecuencia, se entera de la intercepción que sufre dicha escuadrilla, habiendo sobrepasado Islas SALVAJES, y su Jefe decide ordenar el regreso previo eyección de bombas, viraje a la izquierda razante, post combustión y rumbo SAN JULIAN, donde ARR S/N 15:14.

e) OF 1264 - 3M5 - PATRIA 2 BRP Objeitvo: objetivos terrestres en proximidades DWN. CAP DIMEGLIO, 1er Ten ROMAN. Dep SJU 10:09. A poco de decolar el Comando FAS ordena su regreso debido a que no se pudo coordinar con las Fs terrestres en MLV este ataque, proximo a nuestras propias tropas, Arr SJU 10:19 (Aterrizó con las bombas?).

///

3°) El Escuadrón Fénix.

Aparte de algunos vuelos de traslado, esta unidad cumplimentó las siguientes salidas operativas: (ojo confirmar)

no a) OF 2230 - LR 24 - CANA - Diversión. Trip. ? - CRV (Hora Desp) ADO - Pto 1 (49° 30' S/60° 30' W) FL 350. Arr. elaborar.

a) OF 2231 - LR 35 - FUEGO - Diversión. Trip?. CRV (Hora Desp) 15 05 ADO - Pto 2 (49° 45' S/60° 45' W) FL 300. Arr. ~~Confirmar~~. 16:50
Cap. Velasco/Cap Pane.

b) OF 2232 - LR 35 - TERO - Diversión - Trip?. CRV (Hora Desp) 11:45 ADO - Pto 3 (49° 50' S/60° 57' W) - FL 310. Arr. ~~Confirmar~~. 13:45
Cap. Gonzalez/Cap. Pane.

no d) OF 2233 - LR 35 - JEQUE - Diversión. Trip?. CRV ADO (Hora Desp) Pto 4 (50° 14' S/61° 15' W) FL 340. Arr. confirmar.

no e) OF 2234 - LR 35 - MARTE - Diversión. CRV (Hora Desp). Trip. ADO - Pto 5 (50° 28' S/61° 28' W) FL - 330. Arr. Confirmar.

no f) OF 2235 - M III - POTRO - Diversión. Trip. Armamento ?. Desp. GAL (Hora ?) en Pto 6 (50° 40' S/61° 42' W) FL 370 Arr. confirmar.

g) OF 2236 - M III - GATO - Diversión. Trip?. Arm.?. Desp. GAL (Hora) en Pto 7. (51° 00' S/62° 00' W). FL 360. Arr.Confirmar.

h) OF 2237 - M 5 - TIZA. Trip. Arm?. Desp. GRA (Hora Desp) en Pto 8. (52° 30' S/60° 00' W). FL 320. Arr. Confirmar.

no i) OF 2238 - LR 35 - PIPO - Diversión. Trip?. Desp. GRA (Hora Desp?) en Pto 9. (52° 18' S/60° 30' W). FL 350. Se comunicó con CIC MLV. Arr. Confirmar.

j) OF 2240 - C 130 H - Indic?. Trip.? Misión?. Desp. CRV 07:20 - ZB - Actividad?. Arr. CRV 1220. Ampliar. Exploración y Reconocimiento. También OCAT?.

///

4°) El ataque a un portaaviones.

OF 1268 - 5 A 4C - 3 BRP - ZEUS - Trip,. Los 5. Hora Dep. prevista 14:30. PCRA 55° 20' S/58° 00' W y 54° 00' S/62° 00' N. Horario estimado REV 15:20 y 17:10, indicativo reabastecedores: PULQUI 1 y 2. Esta salida, planificada en estrecho contacto con ARA en GRA, fue demorada este día, hasta el próximo (30 MAY 82). Pero los 5 A 4C desplegaron a GRA Desp. SJU 15:31 Arr. GRA?. Tripulacion 1er Ten VAZQUEZ, 1er Ten CASTILLO 1er Ten URETA, Alf. ISAAC, 1º Ten PAREDI

5°) Vuelos de los KC.

OF 1410 - KC 130. Matr.? CALQUIN - Trip. Vcom. LITRENTA, Cap. DISTEFANI, My. MENSI.

6°) Cruces al Archipielago.

a) Refuerzos Pucará en ROF a BAM MLV.

OF 1265 - 3 IA 58 - MAYO - 3 NAPALM - Cñs. Amet. 1er.Ten. AYERDI, Alf HUB, Alf. LA TORRE.
Desp. SCZ 12:30 Hs. Navegación dirigida por avión Mitsubishi (ampliar) hasta 15 NM de Isla Gran Malvina pasan sobre Isla Elefante y Arr BAM MLV 15:05. (Anexo informe 1er. Ten. AYERDI).

b) Rescate tripulaciones en Base CALDERON.

OF 2532 - DHC -6 y F-27 (ROMEO 1 y ROMEO 2). Trip. ambas aeronaves. Desp. 14:05 (de dónde?). Ampliar informe de esta salida. Se rescató a My. PUGA, Cap. DIAZ, 3 oficiales ARA (quienes) 1 soldado ARA y urna con los restos del Ten. VOLPONI.

c) Transporte aéreo de ARA.

- F-28 - LV PER - GRA - Arr. MLV 01:49. Desp. MLV 02:15.
- L-188 - LV LUP - Desp GRA 16:15. Arr. MLV 17:54. Desp. MLV 18:23.
- F-28 - LV - MAL. Desp. GRA 17:30 - Arr. MLV 18:53. Desp. MLV 19:10.

Realmente, una actividad desusada en cruces ARA. Averiguar ~~real~~ su propósito.

d) Transporte aéreo de FAA.

- TC - 65 - CAT 195 - MARTE. Desp. de donde y hora, el CFAS ordena su regreso a 21:30 por ~~Sistema~~ situación Táctica desfavorable (2 buques en acercamiento a BAM MLV, estima cañoneo naval nocturno. Arr. confirmar hora y AD.-

- TC - 66 CAT 193 - Indic?. Desp.? Mismo caso que TC-65. (Cargas en Anexo)

Las lecciones de este día.

1°) Normas y procedimientos para el proceder de las Jefaturas de Guarniciones y/o unidades de la FAA en un T.O., en caso de capitulación en el área. Aspectos legales y morales.

2°) La meteorología en combate. Su organización y funcionamiento para la realización de operaciones aéreas de combate en los distintos TT.OO.

3°) Normas de seguridad y defensa para el personal en una BAM bajo ataque aéreo y/o cañoneo de superficie. (Fallece 1er. Ten. CASTAGNARI).

4°) Requisitos indispensables operativos para el AAD, en diferentes situaciones del combate aeroterrestre, análisis de los casos presentados en el Conflicto Atlántico Sur, y en especial en el combate de DWN - Goose Green.

5°) La información obtenida a través del COE. Explotación de la misma por los distintos Comandos operativos.¿El Cdo. FAS, la explotó en toda sus posibilidades?.

6°) Ataques nocturnos con bombarderos livianos. Armamento y equipamiento necesario. Nuestras posibilidades. Normas y procedimientos. Problemas en navegación, aproximación, evasión, etc. Análisis AFA.

///

7°) La localización y marcación de OMS en los distintos tipos de TT.OO. Los órganos de control y comando tácticos comunes y especiales.

8°) Procedimientos y actitud de un CB (tipo M 5) con armamento BOP ante una intercepción de cazas enemigos con Sidewinder AIM 9L o similar. Análisis de los casos presentados en el Conflicto Atlántico Sur (Caso Elías PUMA y LEON el 29 MAY 82).

9°) Evaluación de las operaciones E y R (LOCO) en C-130 y OCAT. Su AFA.

10°) El rescate de tripulaciones en territorio enemigo o bajo su capacidad ofensiva. Normas, procedimientos, material y equipamiento. Análisis caso OF 2532/29 MAY 82.

11°) El Comando y Control de las salidas de Transp. Aéreo, en tareas de Puente Aéreo. Organización, equipamiento, funcionamiento. Manual de Normas.

12°) La cartografía estandarizada y eficiente para el apoyo de fuego cercano (AAD). Soluciones para su empleo, uso, designación y standarización en todas las fuerzas intervinientes.

~~FIN DIA 29 MAY 82.~~

Capitulo III
LOS ESFUERZOS de la DIGNIDAD

EL DIA 30 DE MAYO DE 1982. (Ataque al HMS. INVINCIBLE)

La meteorología.

Este día, una masa de aire frío cubre la parte Sur del país e Islas Malvinas y genera tiempo bueno, cielos pocos nubosos, visibilidad superior a 20 Kms y vientos del sector O con intensidad de 15 Kt. La meteorología se presenta, pues, apta para las operaciones aéreas.

El enemigo.

El triunfo táctico ~~de~~ enemigo en DWN, en la batalla terrestre, daba sin dudas un gran aliciente moral a todas las fuerzas enemigas en el TOAS, está misma causa producía una reacción opuesta en nuestras propias fuerzas. Esta situación era explotada por la conducción militar enemiga que redoblaba sus esfuerzos para consolidar sus posiciones terrestres al tiempo que aumentaba su agresión (especialmente nocturna)a los defensores de Pto. Argentino y sus alrededores (en particular la BAM MLV). ~~Así este día, el enemigo, accionó de la siguiente forma:~~ (1)

- 00:56/05:00 Hs. Dos o tres buques cañonean la zona de Pto. Argentino. En la BAM MLV (Centro del ataque) son heridos 8 suboficiales de TAP ~~(ampliar)~~. En total la BAM recibió 200 disparos aproximadamente y explotaron 27 bombas aereas

- 03:45 a 04:30 Hs. Una fragata, desde el Estrecho de San Carlos cañonea nuestras posiciones (EA) en Bahía Fox.

- Ataques aéreos sobre BAM MLV a las 09:30/10:30/12:25 y 14:30 Hs. Bombardeo en Labs, cañoneo y gran altura. Molestos pero sin daños.

- 10:45 Hs. dos GR 3 atacan helicópteros en tierra en Monte Kent y sobre Península de Fresynet sorprenden un helicóptero PUMA de GN que derriban muriendo seis trip. y un herido (lista Anexo).

- 13:00 Hs. un GR 3 (XZ-972 - Piloto ~~Sg Rds~~ Sqn. Ldr (RAF) Jerry POOK) en XZ 963 es ~~derribado~~ averiado por la 1a. Ba,- 35 mm del GADA 601 en Mt. WALL. Impacto de cañón. pérdida combustible. El GR 3 vuela hasta 30 NM del Hermes, donde agota combustible. Piloto se eyecta y es rescatado (antes de 10'). ~~Anexo (AWSA 167/8)~~. por Sea King XZ571 del 826 Sqdn.

///

Pero a esta altura del día, aprox. 14:00 Hs. se nota una sorpresiva inmovilidad (congelamiento-standstill) en el accionar aeronaval del enemigo. Veremos a qué se debió, ~~y~~ regresemos a las actividades de la FAS.

La FAS el 30 MAY 82.

El ataque al HMS Invindible

1°) OF 1268 - 5 A 4C - ZEUS "B" - 2 REV - 3 BR - ~~Cap. PIERINI~~ Ten PAREDI (Reserva) N° 1 1er.Ten. VAZQUEZ; N° 2 1er.Ten. CASTILLO; N° 3 1er.Ten. URETA; N° 4 Alf. ISAAC. Esta Ella, transformada ahora en ZONDA (~~sin Cap. PIERINI? confirmar~~). Desp. GRA 12:43.

2°) Planificación. Como se vió, esta operación estaba siendo demorada desde el día anterior y obedecía a una larga especulación del Cdo FAS y de ARA para obtener el OM que se consideraba de mayor rédito del conflicto: neutralización de, al menos, un PAL. Para ello se aspiraba a la participación del sistema SUE/Exocet que ahora fue facilitado por la existencia del CEOPECON (Es cierto?). (Lo cual justifica su creación y breve existencia?), (Dónde se planificó? en FAS o ARA?; en CRV o GRA o GAL? a qué nivel, A-3 y de ARA?). Ampliar todos los antecedentes:

a) factores principales:

- Ubicación del OM. Desde varios días se estuvo estudiando su posición y movimientos a través del COE. Ampliar que otros organismos intervinieron?.

- El armamento a utilizar (razones de su elección en el sistema A 4C).

- Los requisitos habilitantes de cada fase de la operación.

b) Autoridades (Organismos) que resolvieron la operación. Coordinación, resolución, control, informes posteriores.

c) Procedimientos adoptados para la planificación y coordinación de la operación. Decisiones tomadas para su postergación. Autoridades que la resolvieron.

d) <u>Documentación</u> producida para la planificación. (Ordenes, memorándum, registros, etc.) ~~y para el registro~~.

a GAL 17:10 y 18:19
- Fueron 2 KC 130 - (GALLO y CACHO) (con NOE) (con LITRENTA)

3°) <u>La ejecución</u>

GAL 11:23/9

a) <u>Los reabastecedores</u>: OF, indicativos, ~~tripulación~~, horario Dep y Arr, coordinadas PCRA, etc. Organos de control. [illegible] LITRENTA [illegible] cas al [illegible]).-

b) <u>Los Super Etendards</u>: OF, indicativos, matr aviones, tripulación horarios Dep y Arr. Itinerario. Informe de la misión. Comando etc. Posición del PAL 51°11'S / 54°48' W.-

1208

c) <u>Los A4C</u>: OF, indicativos, matr tripulación. Horarios. Itinerario etc. Anexo declaración 1er Ten URETA - muy completo e importante como documento histórico.- 2 hojas.- Idem declaración [illegible] 1 5A4C.-

d) <u>Las autoridades</u> (u organos) de control para la ejecución de esta operación. Su ubicación geografica. Enlaces.

4°) <u>La evaluación de daños</u>

Todas las acciones que se llevaron a cabo, a partir del informe de la misión, producida por los distintos ejecutantes (inc 3°), hasta la determinación de daños, al día de la fecha. Proposiciones de procedimientos a implementar para obtener mayores precisiones en el transcurso del tiempo.

5°) <u>La experiencia (lecciones)</u>

apartadas por c/u de los aspectos (elementos) principales de esta operación.

NOTA: Este párrafo- El ataque al HMS INVINCIBLE- ha sido redactado en los aspectos a desarrollar por un estudio profundo, para el cual debiera designarse una comisión de trabajo que efectuara la investigación esbozada. Com. RODRIGUEZ TOMAS.-

De un diario de guerra

1°) Se lee en el díario de guerra de la 3a Batería, del Gpo 1 Art Ae -FAA-, instalada en el aerodromo de la BAM MLV:

"30/05/82 . . . .
" DOMINGO . . . .
" 14:00 última patríada, pegarle al INVINCIBLE".

2°) Se lee en el Diario de Guerra del CTOAS:

....
....

15:40 Se aprecia movimiento inusual de helicópterios (ingleses sobre MLV que se dirigen al E, sobre el mar) posiblemente provocado por traslado de personal entre unidades en operaciones de salvamento y rescate de unidad averiada."

Exploración y Reconocimiento en C-130

~~Se cumple?~~

OF ~~22:40~~ 2240/4. POLO - IFF 6040 - 1 C-130 Tripulación? horarios Dep y Arr ~~de CRV~~: ~~06:30~~? Anexo OF 2240/4 ~~ampliar. [illegible]~~
(CRV 07:20 → CRV 12:20

Puente Aéreo:

Este día estaban previstos tres cruces.

TC-63 Vuelo 25
TC-65 Vuelo 26
TC-66 Vuelo 27

Indicativos ACUARIO - PATO - ARIES. Estos tres vuelos debieron regresar por TAC. Los dos primeros (TC63 y 65) volvieron a despegar de CRV, pero nuevamente debieron regresar por TAC. ampliar con horarios y trip. y ~~tipo Tac~~ logísticas. (Anexo detalles de carga).- Las razones Tácticas fueron la coincidencia de los vuelos con la presencia de buques Eno en bombardeo sobre BAM MLV.

///

(1) del diario de Guerra del EMC:
"Embajada de BRASIL en Bs As recibió
a las 23:30 un mensaje del FOREING OFFICE
en el que en recientes operaciones militares
fueron hechos prisioneros unos 1.400 solda-
dos argentinos, quienes serán repartidos
entre el buque auxiliar "SIR PERCIVAL" y
en una instalación conocida como
"THE OLD REFRIGERATOR PLANT" en la AJAX Bay.
Confirman también que la cifra de
heridos es de 120 que serán llevados
a un buque hospital que saldrá lo
antes posible de la zona de operaciones"

(NT en realidad eran 1.083)

Ataque al Bﾐtish Wye

Elaborar. (?) NO

Los MK-62

A las 21:45/54 A a GAL 2 MK 62 TESON 1 y 2 y a las 22:55/9 otros 2 MK-62 ~~que hacían~~? ~~Ampliar.~~ En previsión para ataques nocturnos días siguientes, sobre OM en cabecera de playa y zona ocupada por Eno.

Comunicación: (1) dorso hoja 5

En MALVINAS

A las 21:45 el ENO comienza el cañoneo naval sobre la península de San Luis. Situación que se mantendrá con intervalos de calma, hasta las 05:00 del día siguiente.

A las 22:30 un Puesto de observador del aire (POA) que se encuentra ubicado en NORTH LEOLOUT informa que recibe fuego naval, reglado por un helicóptero. Sin daños.

Los aviones Harrier GR 3 de la RAF, comienzan a operar desde tierra firme, en Pto. San Carlos (Anexo) AWSA.

Las lecciones del día:

1°) Hubo ataques de diversión para relax el ataque ZONDA? Hubiera sido beneficioso?

EL DIA 31 DE MAYO 1982.

La situación enemiga.

1°) El enemigo terrestre. Consolidada la captura de DWN - GG, las FFTT enemigas continuaron su avance hacia el Este, por dos avenidas:

a) Dirección Monte Kent.

b) Dirección Fitz Roy.

En ambos casos principalmente a pie, siendo acompañado el sostén logístico por medio de helitransporte.

2°) El enemigo aeronaval. Mantiene presión con su Grupo de Batalla (mediante ataques aéreos y cañoneo naval nocturno) principalmente sobre la BAM ~~Cóndor~~ MLV y sus alrededores. Algunos de sus GR 3 comienzan a operar de la pista terrestre en S. Carlos.

3°) El enemigo aéreo estratégico. Desde la Isla Ascensión, mediante el sistema Vulcan/Shrike, atacan nuestros radares en el archipielago.

La situación propia.

1°) En el TOM nuestras FFTT continúan sus incursiones por medio de unidades especiales, en la retaguardia enemiga, al tiempo que consolidan las posiciones defensivas en el área de Pto.Argentino. El sistema de defensa aérea continúa su heroica lucha antiaérea del área focal Pto. Argentino, con su acostumbrada eficacia. Derriban 2 aviones Harrier y evitan la destrucción de radares ante el ataque Vulcan.

2°) El CEOPECON. Entre otros puntos acuerda incrementar el abastecimiento aéreo a las Islas con medios de ARA y FAA y se coordinan los probables OM terrestres para el bombardeo aéreo.

Las principales acciones en el Archipielago.

04:30/05:40. En este período se producen vuelos de PAC en la zona INO, un bombardeo en altura sobre BAM MLV, etc., como ataques de diversión

///

(X) "Con solo três GR3 ahora disponibles, el 1(F) Sqdn (de la RAF abordo del Hermes) sufría un nuevo revés este 31-May, que lo dejaría (para la noche) con una sola máquina en servicio (XZ 989). - Se intentó otro ataque sobre el aeropuerto de Puerto Stanley (BAM MLV) durante la mañana por parte de Tony Harper (XV 789 armado con LGB (bomba laser guiada), Peter Harris (XZ 989, bombas) y John ROCHFORT (XZ 997, cohetes) pero, nuevamente, no se disponía de OCAA. (NR: Três GR3 y tripulación RAF). - A las 11:30 se recibió una nueva información de que había super etendard en la pista de BAM MLV por lo tanto se montó urgentemente una operación. Peter Squire (XV 789) y Mark Hare (XZ 997) (NT: 2º empleo de los GR3-RAF) decolaron a 11:52 para un ataque (COH) contra estos OOMM y dos Sea Harriers (RN) del Escuadrón 800 (XZ 496 y XZ 500) armados con bombas Labs, que proveerían apoyo. - Los dos GR3 fueron recobrados cerca de una hora más tarde pero averiados que los dejó F/S por los proximos dias. (el 789 sería complicado) - Peter Harris decoló ahora en el único disponible GR3 a las 13:47 para un ataque al área de Monte USBORNE, acompañado por três Sea Harriers del Escdn 800 (RN) (el XZ 455 y XZ 460 con bombas y el ZA 191 con LGB) (NT. Notese una elea. cuyo jefe es RAF y los numerales RN). Era un nuevo intento de utilizar el iluminador laser (GR3) y las bombas (laser guiadas) en el Sea Harrier (RN). Sin embargo el OM planeado estaba demasiado proximo a las tropas británicas, por lo tanto se eligio otro, proximo a Port Stanley!"

de la operación Vulcan que se ejecuta a las 05:48 con el lanzamiento de los misiles antiradar Shrike, que pese a su retirada del aire (a raíz de la magistral apreciación de su operador, SM CASSANI, de la inminencia del ataque) el radar de FAA sufre menores averías (guía de ondas - bocina). Dice el diario de Guerra del Escadr. VYCA - MLV (al dorso pag 2) (Z)

12:03. 4/5 aviones Harrier GR 3 atacan BAM MLV en vuelo rasante. Un avión es aparentemente averiado por una pieza de 35 mm y no llega al PAL.

14:30. Nuevo bombardeo. Ahora en altura sobre el Aeródromo. Dos bombas estallan cerca de CORTLEY HILL y otras dos BL-755 al norte de cabecera 26. Aquí también se estima un impacto de Roland sobre un avión que había alcanzado el PAL (Hermes) pero ~~accidentado en su aterrizaje~~ con serias averías.
NOTA: Referente a estos dos ataques p.m., dice el libro de la RN (FAW): (Y) al dorso pag 1. (+)

LA FAS

El Comando FAS tenía este día los siguientes objetivos a lograr:

1°) Ataque a objetivos terrestres. Si bien sin precisión, pues no se tenía información de la localización y característica de estos objetivos materiales, su ejecución tendría principalmente a elevar la moral de la propia tropa.

2°) Detección - ubicación de la pista para GR 3 que se presumía ya operaba en las inmediaciones de Pto. S.Carlos. Para ello se enviarían aviones M-III, como señuelos que provocarán y detectarán los puntos de despegue de los interceptores enemigos.

3°) Abastecimiento aéreo a Pto. Argentino. y rescate de heridos y personal al continente. Mediante el Puente Aéreo. Tarea que, este día, también cumplió ARA (ver párrafo).
Así se ejecutaron las siguientes salidas:

1°)) Bombarderos MK 62.

a) OF 1269 - 2 MK 62 - CHARRUA - 4 MK 17.

b) OF 1270 - 2 MK 62 - ODIN - 4 MK 17.

(X)' A las 02:30 del 31-May, una carpa de la "Base Aguila" fué demolida y una central telefonica dañada durante un bombardeo de cañoneras (del grpo 2). Ninguno de los Sea Kings fue dañado cuando las 4 bombas explotaron. Infortunadamente el Lt Cdr RC HARDEN (Jefe Tecnico) sufrió heridas faciales como resultado del ataque y se lo debió evacuar a Bahia Ajax y de allí al "Uganda" para ser tratado"

(Z)' 05:45 Atacan al radar, avión Harrier (En realidad era un VULCAN-) lanza dos misiles MK21 al radar, los mismos hacen impacto, uno a 15 metros de la antena y otro entre la casa de soldados y el personal militar y a 10/15 mts de la OPS. Consecuencias: Radar fuera de servicio, gomas perforadas por esquirlas, cable de señal seccionado entre la antena técnica y la OPS, bidon de combustible perforado por esquirlas. Dormitorio del personal de tropa destruido. Casa Nº 3 del personal militar deteriorada. Personal S/N.- Personal en la OPS Vicecom FABER, Alf MERCAU CP BARRIOS, CP ROSSET, C1º ULRICH, C1º EGAÑAS.-

Dice el libro FAW de la RN "La mision "Black Buck 5" fue lanzada a medianoche del 30-May usando el avion XM 597 (Trip. Sqdn Ldr Mc Dougall (Piloto) Alf. C. Lackman (Co-piloto) Flt. Lt. Castle (Nav-radar) y 3 tripulantes mas) siendo su OM el radar AN/TPS-43F (Westinghouse) de Pto Argentino.- El vuelo se desarrolló de acuerdo a lo planificado y el Vulcan descendio a 300 ft alrededor de 200 millas antes de Malvinas y a 20 millas antes ascendio a 16.000 ft para comenzar su corrida al blanco, habiendo ya roto el silencio de radio.

sigue dorso 3

Tripulaciones:

CHARRUA: Cap PASTRAN - Cap CASADO - 1er Ten SPROVIERO - 1er Ten MORENO.

ODIN: Cap BREDESTON - Cap CISCO - 1er Ten MAUAD - 1er Ten ACOSTA.

Estas secciones despegaron desde BAM GAL a 04:10 y 04:14 respectivamente e iniciaron la navegación al objetivo: Pto. S. Carlos (para CHARRUA) y AD DWN (para ODIN). Antes de iniciar el descenso regresó el CHARRUA 2 por haber perdido al guía. El CHARRUA 1 sigue al OM, observa un buque a la entrada del brazo S.Carlos y luces en el Puerto. Efectúa el lanzamiento (600 Ft y 400 Kt) y escapa por la derecha, retornando a GAL donde ARR 06:23.

La sección ODIN llegó a su OM (AD DWN desde donde se presumía, podrían operar los GR 3) y efectuó el lanzamiento normalmente, escape y regreso a GAL donde arribaron a 06:29.
Ambas secciones encontraron 5 de SC y NS con lluvias fuertes, en la zona del blanco.
- Daños en carpas de helicopt. (Libro FAW). - (dice: (x) dicho barco 2)

2°) Interceptores M-III (en función de cobertura y diversión).

a) OF 1271 - 2 M III - PITON - 2 MATRA/530. Trip. Cap BALLESTEROS, Cap ARNAU. Desp. GAL 06:10 Hs. Su objetivo era detectar en combinación con Rr MLV, los puntos o área de posible estacionamiento terrestre (pista) de los GR 3. Pero al encontrarse (y confirmarse por las salidas anteriores) el Rr MLV (CATA) fuera de servicio, debido al ataque de las 05:40. (Vulcan/Shrike) está salida fue ordenada regresar apenas en el aire. Arr GAL 06:15.

b) OF 1272 - 2 M III - FLECHA - 2 MATRA 550. Misma trip. de OF 1271. Desp. GAL 16:19, llega con idéntica intención al TOM alrededor de 17:10 Hs., FL 280 pero no puede enlazar con CIC MLV, a pesar de estar, éste radar, apercibido. Regresan S/N a GAL 17:52.

sigue (Z)... para coordinar con un ataque sea Harrier de la TF.- Cuando el Vulcan ascendió para poder engancharse en su RWR las transmisiones del radar AN/TPS-43F, estas rapidamente desaparecieron pues los argentinos pareciera que apagaron el radar. El personal del Grupo VYCA 2 en efecto estaba tratando de confundir a nuestra tripulación, reduciendo la señal de su radar para que pareciera que la antena estuviera mas distante de lo que en realidad estaba, con la esperanza de que el Vulcan se pusiera a tiro de la artillería antiaerea.- Pasaron unos 40 minutos antes que la tripulación del Sqdn Ldr MacDougall pudiera detectar de nuevo las señales. Ambos misiles fueron lanzados a aproximadamente las 5:45 del 31-May y el radar cesó la transmisión para el tiempo que los mismos impactaron el suelo.- El primero impactó 10/15 yardas de la antena del radar causando menores daños y el segundo cayó a alguna distancia más lejos.- La tripulación del Vulcan asumió que el radar había sido impactado, pero 24 hs mas tarde estaba operacional!"

(Y) Este dia se habia previsto la OF 2246 - 1C-130 - SOLO que debia dep 0630 desde CRV y dirigirse a PA (Anexo con OF y mapa) V-B-R y regresando a CRV para efectuar interrogacion radar y lograr alguna PSN de buques enemigos en el TOAS.- Pero esta salida estaba condicionada a que CIC MLV E/S.- Dado el ataque al radar a 05:45 se cancelo esta mision.-

3°) Exploración y Reconocimiento.

a) OF 2246 - 1 C-130 - TC-63? - SOLO - Trip. (Vcom. DOMINGUEZ My. BERNARDI?) a Pto. R 50° 00' S/62° 00' etc. (Anexo OF) Desp. CRV 07:00 (ampliar informe). Arr. CRV 15:30.

b) OF 2250 - LR 35 - TORO - Trip.?? a Zona "R" - Desp. GRA 12:50. Arr. GRA 15:20 ampliar. Cap GONZALEZ/Ten. Felice.

c) OF 2251 - LR 35 - PELO - Trip. ? a Zona "V" - Desp. GRA 13:35 hs. Arr.? (~~ampliar~~)? Cap. VELAZCO/CAP. PANE.

d) OF 132 1 TS 60 - PLATINO - Trip.? Desp. SCZ 09:30. Arr.SCZ 12:00 S/N.

e) OF 133 1 TS 60 - PLATINO - Trip.? Desp. SCZ 15:00. Arr. SCZ 18:00 S/N.

4°) Transporte Aéreo.

a) TC - 65 - C-130 - PATO - Puente Aéreo - Trip.: Vcom. CANO, Cap. HRUBIK, Vcom. SERVATICO, SM (R) GILIBERTO, SM (R) AGUIRRE, S AUX. FATTORE, S A MOLINA. Desp. CRV 16:20. Arr. MLV 19:00. Desp. MLV 19:50. Arr. CRV 23:00. Traslado elementos para EA, ARA y FAA (Anexo manifiesto - vuelo 28).

b) ARA - F-28 - LV MAL - Desp. GRA 17:59. Arr. MLV 19:20. Desp. MLV 19:45.

c) Ojo. Hay un C-130 - TRONCO que Arr. MLV 20:10 y Desp. MLV 20:35. Ampliar todos los detalles. TC-63 Vcom DOMINGUEZ

5°) EyR con C-130 (al dorso pag 3 (y)) 6

Las lecciones de este día.

1°) Necesidades tecnológicas mínimas para el ataque nocturno por los aviones CB y/o BOMLIV. Equipamiento. Adiestramiento. Circunstancias tácticas.

2°) Análisis AFA de las operaciones E y R con los C-130. Alternativas con otros medios y sistemas.

3°) La importancia de la E y R para la planificación, control y evaluación de las operaciones aéreas ofensivas. Características y aptitudes de este sistema. Equipamiento e instrucción necesaria.

4°) La información electrónica moderna. Distintas fuentes tecnológicas. Su aplicación por parte de la FAA en el conflicto del Atlántico Sur. Eneseñanzas. Su futuro.

EL DIA 1º DE JUNIO DE 1982.

La FAS en la primera hora.

A las 03:59 despegan 3 MK-62 para AOT, en Monte Kent en 51º 41' S/58º 10' W en cumplimiento de:

OF 1273 - 3 MK-62 - HUINCA - 3 MK 17 - Trip. Nº 1 Cap. GARCIA PUEBLA/1er.Ten. SEGAT (confirmar si realmente fue Nº 1). Nº 2 Cap. BERTOLDI/1er.Ten. REYES. Nº 3 My CHEVALIER/1er.Ten.LOZANO.
En la ruta de ida y desde el Pto. 1 (51º 40' S/58º 00') regresó el Nº 2 (no trasvasaba el tanque ventral) y Arr. GAL 05:44. Los restantes continuaron, aproximaron y efectuaron el lanzamiento (04:50) confirmando las explosiones de ambos e inician el escape. Detectados ya por el enemigo, se produce el despegue de un Sea Harrier del 800 Sqdn -Ten. Mc HARG (Anexo AWSA pág 174)- quién a las 04:55 es detectado por MLV (Rº 030 a 20 NM). No existió comunicación CIC Ella HUINCA (x) abajo ~~(porqué? elaborar)~~; así que éste CIC avisó a la FAS y ésta, por medio del CIC GAL, se enlazó con el HUINCA 2 que regresaba y éste hizo de retransmisor. Eran ya las 05:25. En este lapso (20/30 min.) el FRS 1 se había acercado y perseguía a la Secc. HUINCA. Esta, en lateral DWN (4 min. después del OM, observan (quién? los dos?) un misil que venía desde abajo y a la derecha. Lanzan bengalas, tanques punta plano y realizan viraje de escape. (Inf. posterior, hasta aquí). Aparentemente no se habían percatado que los perseguía un interceptor y las maniobras evasivas que ejecutaron sirvieron para la defensa aire-aire. Es posible tambien que el interceptor haya abandonado la caza al comprobar que la Art. Antiaérea estaba tirando. ~~(ampliar con mayores datos este caso)~~. El hecho es que los 2 MK 62 retornaron seguros a GAL donde arribaron a 06:15/17.- Dice el libro 7AW de la RN: (al dorso de esta hoja)(y) dorso

NOTA: Estaba prevista la OF 1274 - 2 MK 62 CHARRUA - "D" 4 MK 17 - SSQ que aparentemente debía bombardear la pista de DWN a las 04:47 (hora prevista). Pero no se cumplió. (Elaborar: causa)

(x) En realidad CIC-MLV estaba operando con radar de Ejercito y no tenia comunicacion con aeronaves, debido al ataque Vulcan del dia anterior.

(1) "El Lt. Andy Mc Harg (A) en el ZA 177 fué lanzado del portaviones (Hermes) a las 04:39 el 1-jun para ser vectoreado hacia un grupo de aviones no identificados, volando a alto nivel que se aproximaban en número de 4, aproximándose a la isla Soledad desde el sudoeste. - Cuando Mc Harg estuvo a distancia de tiro de los intrusos, se apercató de la lejanía de su PAL y los aviones estaban al N de Monte Kent muy muito norte. - Se acercó hasta 4 millas de uno de ellos y lo identificó como un Camberra en el momento que el piloto eyectó sus tanques de punta de ala, lanzó chaff y se dirigió al continente tan pronto como pudo por la ruta más corta. - Debido a su estado de combustible Mc Harg no intentó darle caza. A su pesar, debió retornar al PAL y fue recobrado a las 05:55. - El avión del que estuvo tan cerca ~~fué~~ era, en efecto, uno del par del Grupo 2, Camberra que había decolado de GAL para un bombardeo nocturno a Mte Kent"

La intención de la FAS

Este día el Cdo FAS centraría su atención al apoyo aéreo directo sobre las FFTT enemigas, en base a la información, no muy detallada, proveniente del TOM. El ataque principal recaería en la unidad MK-62, en las primeras horas del día, como se acaba de ver.

Pero asimismo la FAS buscaba objetivos navales, que estimaba más redituables. Esta intención implicaba un esfuerzo mayúsculo de exploración, que localizara con precisión esos objetivos y que al mismo tiempo -en caso positivo- sirviera de organismo de control aerotáctico (director de tiro) para el guiado de los caza bombarderos que se lanzarían a dicho ataque.

Este era el criterio que, desde algunos dias, empleaba la FAS, y por el cual enviaba un avión C-130 (adaptado a la exploración radar) a la zona NW de las Islas, donde se presumía operaban los buques en función piquete radar, enemigos.

En esta tarea se encontraba el C-130 Matrícula TC-63, indicativo TIZA.

La heroica salida del TIZA - OF 2258

1°) La gloriosa tripulación

Cap MARTEL
Cap KRAUSE
Vcom MEISNER
C P CARDONE
C P CANTEZANO
S P LASTRA
S A ALBELOS

2°) La OF 2258. C-130. TIZA. E y R.

CRV a Pto V (50° 00' S - 61° 00' W) - A (50° 48' S - 60° 20'W) L (50° 30' S - 60° 17' W) - B (50° 30' S - 59° 39' W) y CRV. (Ver mapa anexo).

3°) La Ejecución

El TIZA decoló de CRV a las 06:30, pero a poco regresa (hora Arr?) por fallas (qué fallas?). Las repara (es así?) y vuelve a despegar a las 08:53. Arriba al punto V (Anexo con mapa) a

las 10:15 S/N y desde allí inicia el recorrido triangular hacia el punto A al que arriba a las 10:25. Luego sigue a L y lo logra a las 10:35 S/N.

Cuando se dirige al Punto B (el más exterior de su recorrido) en forma que volando a 10.000 FT (FL 100) - tal cual lo ordenado (Anexo copia OF 2258) - "el IFF se enciende por 10"-6"-7", se mantiene encendido...", e informa "Estamos en emergencia".

Las comunicaciones se cortaron a las 14:43 (Ojo! esto dice el informe de la FAS (Anexo), será 10:43? aquí hay algo que aclarar: hay 02:00 hs. desde el último informe, qué pasó? Confirmar!!) a las 16:53 fue declarado en EGA.

4º) <u>Una versión británica</u> (Ethell)

Libro AWSA pag 175 "Después del amanecer el día parecía aburrido y el tiempo, marginal, proveía una excelente cobertura para los aviones de transporte argentinos que desafiaban el bloqueo para llevar pertrechos a Pto Argentino.

En su vuelo de retorno, esa mañana un C-130 Hércules, del Grupo 1, piloteado por el Cap Rubén MARTEL, se asomó (ascendió) al norte del Estrecho de San Carlos para hacer una breve búsqueda radar por buques británicos. "Ellos estaban tratando de encontrar la flota enemiga para ayudar a los aviones de ataque; era una cosa extremadamente peligrosa de hacer" explicó el Vcom Alberto VIANNA, quién era uno de los superiores de MARTEL; el piloto llevó a cabo la búsqueda por su propia iniciativa.

Aunque para ese entonces, los Sea Harriers hacían poco contacto con los aviones enemigos, patrullaban sobre las islas casi tan frecuentemente como las horas de mayores ataques.

Cuando el Hércules emergió sobre el horizonte radar - a unas 20 millas al N de la boca del estrecho - fue detectado por el radar de busqueda de la Fragata MINERVA, que estaba operando como buque de control aéreo ese día. Inmediatamente el Lt Cdr WARD y el Lt S. THOMAS -del Sqdn 801- de PAC en el área, fue

(2) en posición 50°28' S / 59°55 W avistaron una PAC a 2/3000 ft y escaparon razante ARR CRV 17:15.-

FEARLESS

ron vectoreados para la intercepción.

Al aproximarse, dado que ambos aviones estaban escasos de combustible, en el estrecho (San Carlos) los buques de Asalto ~~FRALESS~~ e INTREPID fueron ordenados dejar libres sus plataformas de helicopteros, para el caso de ser necesarias para el aterrizaje y posterior recarga de dichos Sea Harriers. THOMAS describió la intercepción así: "Sharkey (WARD) lo tomó en su radar, él avión iba rumbo al Oeste. Pensamos que podría ser un C-130 por su baja velocidad. WARD descendió (por entre nubes) para atacar, yo permanecí sobre la capa de nubes, a 3.000 ft, para el caso de que el avión (enemigo) ascendiera por sobre ella. Luego WARD informó que tenía un Hércules a la vista, a distancia de 6 millas aproximadamente, entonces yo descendí para reunirme con él. Salí de las nubes justo para ver un misil que dejaba su avión y directo al frente divisé al Hércules volando a 200 FT en vuelo recto y nivelado".

Estando escaso de combustible WARD habia lanzado su misil fuera de alcance: "El misil casi alcanza al Hércules cuando sorpresivamente perdió impulso y cayó al agua".

Para entonces WARD estaba mucho más cerca y lanzó el segundo (misil), el cual impactó entre los dos motores de la izquierda (10:50 hs) e inmediatamente se incendió.

Todavía el C-130 se mantenía, entonces WARD se acercó aún más y vació sus cañones en él. El Hércules entró en una espiral picada hacia la izquierda, sin control, el ala tocó en el mar, viró sobre si mismo y se desintegró"."

La Búsqueda y Salvamento — Com De la COLINA - Com FERRI

OF 2265 - LR 36A - PICHO - Dep CRV 14:26 - B y S en zona derribo TIZA - ~~(Elaborar) Arr CRV 17:15 S/N - Ampliar detalles - POGGI - Interrumpió B y S por contacto visual con PAC.~~ a dorso hoja 3(2)

y estratiforme - techos entre 100 y 300 m, lloviznas reducen la visibilidad entre 3 y 8 km. Vientos del Sector E y NE entre 8 y 10 Kt.

(x) Otra mal: OF 2263 - NIDO - 1 Lt - Cap Velazco - Cap PANE. E y R en zona R.
Dep GRA 10:30 Arr GRA 12:45

2º) Area de Malvinas. El centro de alta presión mencionado produjo algunos bancos de StC con techos entre 600 y 900 m. Vientos variables intensidad 10 Kt. Orientados en horas de la tarde del sector NO.

~~OF 2265 - LR 36A - PICHO - Dep CRV 14:26 - B y S en zona derribo TIZA - (Elaborar) Arr CRV 17:15 S/N - Ampliar detalles - POGGI - Interrumpió B y S por contacto visual de PAC.~~ No copiar ERROSE

Los otros vuelos E y R (Fenix) Trip. Cap BENZA - Ten CASADO

Este día también el Escdr FENIX ejecutó la siguiente operación E y R, OF 2262 - LR 35 - LORO - Dep GRA 09:29 a la zona "V". ~~Ampliar tripulación y demás datos~~. Indicaciones: IFF LOW - 3 revoluc. Rd - Tomar tiempo RPLY. ~~Hora arr? y Ad~~. Arr GRA 12:15. Sigue dorso hoja 4 (X)

La exploración lejana

- C-130 - TIGRE - desde PAL
- B-707 - TRONCO - desde PAL

No hay más datos, solo un croquis, completar.

Los cruces al archipiélago

-TC-66 - Tripulación Vcom CABANILLAS, My MARTINEZ, Vcom SPERANZA, S A RYDZIK, S P VOTTCHEVITCH, S A PATON, C P PLACENCIA. Dep CRV 02:50 - Arr MLV 06:25 - Dep MLV 06:35 Arr CRV 09:15 - Misión cumplida (Carga 12.300 kgs Anexo)

Este dia ARA intentó dos veces el cruce con un F-28 (LV-DIM) Dep GRA 23:33 (del 31-May) y 17:44 (del 01-Jun) sin poder ~~ambas~~ arribar a MLV por TAC.

Piloto recuperado

También este día fue hallado el Cap VELAZCO, Mariano, un halcón que se habia eyectado el 27 May, sobre la Gran MLV (entre Howard y Fox) y recuperado a Pto Howard. (Ampliar detalles) ~~My VELAZCO Mariano~~).

Las heroicas acciones de los defensores en nuestras Islas Malvinas.

El enemigo en su esquema habitual mantenía su presión bélica sobre nuestras posiciones en Pto Argentino. Al tiempo que sus Fuerzas terrestres arribaban penosamente a los cerros que lo rodean (Mte Kent) para estrechar el cerco. El carrier Battle Group centraba, como de costumbre, su accionar en las PAC de defensa contraérea, en los ataques

(2) la versión británica (libro FAA de la RN): "Mas tarde, alrededor de las 14:40 el Esadu 801 perdió un Sea Harrier a causa de un SAM argentino.- El Oficial instructor de guerra aérea Flt. Lt I. MORTIMER (RAF) (Nota: nótese un 1er Ten (RAF) volando en un Sea Harrier de la RN e instructor del Esadu aeronaval) en el XZ 456, había despegado del Invencible para un reconocimiento ofensivo al Sur del Puerto argentino.- Estaba a una altura de 10.000 ft y 7 millas al sur del aeródromo mirando a lo que él pensaba era un avión en movimiento en la pista cuando vió el resplandor de un misil SA (un Roland) y su estela de humo ascendiendo directamente hacia él. Mortimer pensó que no llegaría a su altura pero, unos pocos segundos después desapareció debajo de su avión y la parte posterior del fuselage de su Sea Harrier explotó cuando el Roland impactó.- Afortunadamente se eyectó s/n antes que su avión se desintegrara y sus pedazos cayeran al océano. Después de lo que le pareció una eternidad (en realidad fueron 10 minutos) él acuatizó alrededor de las 14:50, 5 millas al sur de Pto Argentino y ató dó su dinghy. Hizo dos transmisiones (orales) cortas con su SARBE (dorso pág 6)

aéreos y el cañoneo naval sobre nuestra BAM MLV y algunos otros objetivos terrestres.

Así este día:

1º) Entre 01:00/02:00 hs efectúa cañoneo naval sobre nuestras posiciones (EA) de artillería en la zona MOODY BROOK y TWO Sisters. Un observador de la ROA, el POA Nº 10 (Quién era?) debe abandonar su Puesto porque estima haber sido localizado, ya que siente los impactos muy próximos a su alrededor.

2º) A las 07:58 (sin contar el SEA HARRIER que persiguió a los Canberra - 04:55) comienzan a detectarse las primeras PAC, que totalizan 48 salidas en el dia.

3º) A las 14:35 sobrevuelan a gran altura sobre el Aeropuerto, Tres Harriers, en misión de exploración y/o ROF. Sucede aquí un hecho ingenioso por parte de nuestra A Ae. Al comprobar que están fuera de su alcance (13.000 FT) el Jefe de la Ba ROLAND (EA?)(quién era?) ordena reducir potencia de emisión. Al detectar por su parte -los Harriers- que volaban sobre nubes ésta ausencia electrónica, descienden confiados. En esos instantes se enciende la Ba y efectúa un disparo (misil Roland) que alcanza al GR3 del Fl Lt (RAF) IAN MORTIMER (X2-456) el cual se eyecta y cae al mar. Asimismo la Ba 35 mm abre fuego y aparentemente avería a otro avión, sin derribarlo. (~~Anexo AWSA - versión británica - Pag 176~~). Díaz Colonnese pag 5 (2)

4º) A las 14:50 la BAM MLV ordena el despegue de un helo C-47 (B y S) para rescate del británico. Trás él decoló una sección de IA-58:

- Nº 1 A-514 - Cap BENITEZ
- Nº 2 no hay datos. Confirmar matrícula, tripulación e informe misión.

Durante el despegue, el Cap BENITEZ queda sin comando de dirección, sale de la pista e impacta con el A-533 estacionado al costado (sin tripulante) dañándose seriamente ambos aviones (Anexo Diario de Guerra Escdr PUCARA) sin afectar al per

en la esperanza que lo escucharan los británicos y no los argentinos. Su transmisión fué escuchada por otros Harriers en PAC y un Sea King del Escdn 820 (del Invincible) partió en su búsqueda.- "En su transmisión inicial, Mortimer había informado su posición estimada. Poco después vió un avión argentino bimotor (posiblemente un Pucará) y un Chinook (~~en realidad una máquina de [illegible]~~) explorando un area (a 5 millas al oeste de él), donde habían caído los restos de su avión.- Luego las aeronaves se dirigieron al Este (hacia él) y fué entonces que hizo su segunda llamada dando la posición de dichos móviles por si hubiera alguna PAC cercana que los atacara.- El avión y el helicóptero luego lo sobrevolaron ~~aparentemente~~ sin ver su dinghy aparentemente y se retiraron hacia Pto Argentino.- Todo lo que Mortimer podía hacer entonces era esperar que lo rescataran los británicos... y tuvo que esperar bastante."-

sigue 4º) en hoja 6

sonal. El Nº 2 alcanza a despegar.

Helicóptero y Pucará restante en vuelo, comienzan busqueda, sin encontrar al náufrago pues son interrumpidos por órdenes de regreso debido a PAC que se acercaba. Arr MLV 15:30

5º) A las 17:00 hs, el Jefe de nuestra Ba A Aa. SUPERFE-DERMAUS (quién?) ordena el traslado de una pieza 35 mm con el helicóptero Chinook (H-91) y mientras ésta se realizaba, se produce alarma roja. Razón por la cuál se acelera el traslado a la nueva posición. El crepúsculo (y los nervios) conspiraron en la elección de la nueva posición: lo dejaron en un campo minado! (Anexo - Anecdota Nº 1).

23:35/00:10 Comienza el cañoneo naval sobre BAM MLV y Moody Brook. 16 impactos sobre el Ad, el que se mantiene incólume.

<u>En otra región de nuestra Isla Soledad</u>

El My TOMBA (Anexo Inf. My TOMBA) que se encontraba prisionero en un frigorífico de San Carlos, junto a otros Oficiales de FA, EA y ARA, sin comida, solo agua, y una manta, en una habitación ~~lindante a otra~~ donde existía una bomba nuestra de 500 kg sin explotar; fue trasladado este día en helicoptero a la ex-BAM Cóndor para que informara si las napalm allí almacenadas estaban armadas, cosa que no hizo aduciendo desconocimiento.

Tuvo oportunidad, sin embargo de observar, con tristeza, el resto del armamento capturado por el enemigo. (Ver informe).

<u>En Buenos Aires</u>

A las 19:30 se levanta el turno del CAE por orden del JEM debiendo, los oficiales allí destinados, presentarse a sus destinos naturales.

<u>Las LECCIONES del Dia</u>

1º) Estudio sobre el avión de exploración y control aéreo (tipo AWACS) factible para nuestra FAA. Que ~~suva~~ sirve a la detección de objetivos (aéreos, terrestres y márítimos) y al comando y control (de abordo) de las operaciones de ataque.

2º) Los requerimientos de AAD. Condiciones y requisitos. Instrucción del requirente. El control aéreo adelantado. Equipamien

to y dotación. Análisis de los informes producidos por los Oficiales que se desempeñaron como ECA (OCAA).
Revisión de nuestra doctrina del sistema de control aerotáctico.

3º) La actualización de la información meteorológica durante la ejecución de operaciones de guerra. Sistema y procedimientos.

4º) Procedimientos de seguridad y defensivos (pasivos y activos) en aviones (transporte, exploración, etc) no diseñados para operaciones de combate. Equipamiento posible de salvataje y supervivencia. (Casos TIZA y NARDO-LR del 07-Jun).

5º) Equipamiento de aeronaves de B y S para la detección de náufragos y/o sobrevivientes en zonas despobladas.

6º) Normas para la detección y tiro electrónicos de la A Aa (Caso ROLAND descrito). Engaño electrónico. Otras experiencias obtenidas por nuestros artilleros antiaéreos. Estudio conjunto con las otras FFAA. Caso del Ataque VULCAN del 03 de 10 Jun.-

7º) Procedimientos. Derechos y obligaciones, para el personal militar que caiga prisionero.

El dia 02 - Jun - 82

La meteorología

Este día, las malas condiciones meteorológicas en el archipiélago - (Anexo QAMs Pto Argentino) con niebla todo el dia y techos STC 200/100/300, impidieron toda operación de ataque aéreo.

El accionar enemigo

1°) Sus operaciones terrestres:

a) Continúa el avance a pie y helitransportado en las dos direcciones principales: Fitz Roy (ocupa Estancia House) y Swan Inlet. (posiciones en Mte. Kent).

b) Inicia fuego de artillería desde falda W Mte Kent, sobre las posiciones de la defensa terrestre argentina.

c) Helidesembarca mortero en Bahia Elefante (00:25) desde donde bombardea nuestra Ba Aeronaval Calderón, hasta 02:15.

d) Fuego desde helicopteros sobre nuestros POA 7 y 8. Destruyen una carpa y obligan a retirarse a sus hombres. (Suv ALONSO, CP GUERRA, SC 63 ZEM) llegaron a Pto Argentino el dia 05-jun.-
~~(Ampliar/ Quienes eran. Posición/~~ Qué hicieron. Informe).

2°) Sus operaciones aeronavales

a) Cañoneo naval sobre zona AD MLV y Two Sisters ~~Two Sisters~~ durante la medianoche (1/2 jun) finaliza 02:58. No se repite durante el día.

b) La operación de PAC es llamativamente reducida este dia a 8 salidas PAC, en sección, que se inician 08:55 y sobrevuelan el area del Estrecho San Carlos. Hay indicios de dos salidas desde la zona San Carlos (pista terrestre)(10:35)

c) (al dorso de esta hoja (2)

La escasa actividad de la FAS

Este día, debido a las malas condiciones meteo en nuestras Islas, la FAS no ejecuta operaciones de ataque reales. Solamente de diversión y otras de Exploración y Reconocimiento.

(2) c) El dia anterior (1-jun) a las 14:32 habian arribado al PAL "Hermes" dos aviones GR3 (RAF) pilotados por Flt Lt M. Beech y Fl Lt M. Macleod en vuelo directo desde Ascension Island. Eran las matricula XV778 y XZ 133 respectivamente.-

1º) El Escuadrón "FENIX": Aparte de muchos vuelos de transporte en el continente, realiza las siguientes salidas de diversión (de entre DIEZ (10) planificadas):

a) OF 2272 - LR 35 - LORO - DIVERSION - TRIPULACION Cap. JURI - Ten CABALLERO Dep CRV 15:35 a 20MN SJU a Pto C FL 320 (50.40/62.07) descenso y Pto D (50.47/61.36) ascenso y 51.20/61.30 Arr CRV 17:52. Estuvo en enlace con MLV entre 16:30/45

b) OF 2273 - LR 35 - PERRO - DIVERSION - TRIPULACION 1er Ten WILLIAMS - Cap DESPIERRE Dep CRV 15:35 a 20 MN SJU a Pto A (50.31/62.00) FL 300 y descenso a Pto B (50.30/61.30) ascenso y 51.30/61.30 Arr CRV 17:49.

No copias

c) OF 2283 - LR 35 A - PUA - EyR en zona V - Dep GRA 11:24 - Arr GRA 13:10. ~~(Ampliar Tripulación, Matrícula y resultado de Exploración y Reconocimiento).~~

d) OF 2284 - LR 35 A - PANCHO - EyR en zona R (~~Coordenadas~~) DEP GRA 11:38 Arr GRA 13:50. (~~Ampliar con Tripulación, Matrícula y resultado~~). Trip Cap

2º) La Exploración y Reconocimiento estratégica

No hay datos. Aunque existe un mensaje del CAE al Grupo Exploración de PAL que ordena "Detectar" y "Atacar" buque inglés. (?) Ampliar.

3º) La Exploración Focal

Desde la BAM SCZ se cumplieron los rutinarios vuelos de UN (1) TS-60 (Tripulaciones?) PLATINO I entre 09/1200 Hs y PLATINO II entre 15/1800 Hs.

UN DESTACABLE CRUCE DE ARA

UN (1) F-28 de ARA cumplimentó un cruce a la BAM MLV (desde GRA) en condiciones meteorológicas realmente adversas en el Archipielago; fué el LV-DIM que Dep GRA 18:42, Arr MLV 20:10 Dep MLV 20:27. Para este horario el QAM MLV era: VV 1.000 mts - Niebla - 6 NS ST 300 - 6/6 - Viento calmo. Además, durante su aproximación a MLV aparentemente fué perseguido por DOS (2) misiles SA. (Anexo Informe Comodoro MENDIBERRY - Hoja 3).

A las 22:30 el Vcom GILOBERT pregunta -desde MLV- si se estan enviando aviones a MLV y solicita que en caso afirmativo se ordene su regreso.

X

El Buque "BAHIA PARAISO

Este día, en coordinación con ARA, se dispuso que el buque hospital ARA "BAHIA PARAISO" que regresaba desde Puerto Argentino (zarpó 08:45) (transportando heridos) recorriera el área del derribo del C-130 TIZA, (Ampliar, existe algún informe posterior o comunicación de ARA a este respecto?).

Hay informe de Oficial de enlace FAA en ARA:

1º) Buque estima llegar zona EGA a las 18:00 Hs (de noche).

2º) Informa CON que buque inglés "SIR HERALD" colabora en busqueda.

Las lecciones del día

1º) El uso de helicópteros para el apoyo de fuego. Determinación de responsabilidades. Equipamiento posible. Procedimientos.

2º) Importancia de la EyR para planificación, comando y control de las operaciones aéreas de ataque a superficie. Antecedentes. Análisis de estas operaciones en el Conflicto del Atlántico Sur y en otros países. Su inserción organica y funcional en la FAA. Su equipamiento e instrucción.

EL DIA 03-JUN-86

LA METEOROLOGIA: Continúa el mal tiempo en el archipiélago.- La visibilidad escasa variando con situaciones de niebla, llovizna, bruma. Vientos calmos y la temperatura 4/6º niveladas al punto de rocío. Techos cubiertos (SC) no mayores de 300 mts.- (Anexo QAM Pto. Argentino) (Averiguar la meteorología en el continente).-

EL ENEMIGO:

Su accionar estuvo centrado en las siguientes actividades:

1º) Consolidación y refuerzos a sus avanzadas terrestres en el cerco a la defensa de Pto. Argentino. En el area de Mte. Kent se producen contactos con patrullas argentinas. Se pierde contacto con dos soldados EA y se estima bajas enemigas (10/12 hombres - Anexo informe COm. Mendiberry).

2º) Escasos ataques navales (fuego naval) en el archipiélago.- Principalmente sobre Pto. FOX (0250/0345) y Pto. Howard (23:35/040020) algunos duelos de artillería, ambos bandos, en zona Mte. Kent, CHallenger y Two Sisters.

(A las 23:00 se intenta, nuestros defensores disparar, desde nuestra costa, un proyectil EXOCET contra blanco naval; falla su mecanismo de disparo.-)

3º) No hubo actividad de la aviación embarcada. Sin embargo se ejecutó una misión estratégica con un VULCAN (de Ascención Island), portando misiles shrike (US navy) que fue detectado por nuestros radares a las 06:08 a velocidad 360 Kt.- Descubierta su intención anti radar, son cortadas todas las emisiones propias.- El Vulcan se mantiene orbitando y desciende a 10.000 ft.- Es repelido con A Ae visual. A las 06:30 el sistema Sky Guard (del EA) enciende su central de tiro, es detectado por el incursor quien lanza 2 shrikes, uno de los cuales impacta en su central de tiro matando al Ten. (EA) DACHARY, S 1º BLANCO y a los soldados (c/62) (EA) DIARTE y LLAMAS.- A las 06:40 el POA 2 informa que el VULCAN se aleja por el NE.- Se encienden los radares y comprueban su alejamiento por 033º - FL 400 - V 250 Kt.- El Vulcan , comandado por el Sqdn Ldr NEIL MC DOUGALL, porteriormente se vio obligado a aterrizar en el aeropuerto El Galeao de Rio de Janeiro, Brasil.-

4º) Se detectan (por parte de nuestro COE) dos sistemas de desembarco al norte de la boca del Estrecho de San Carlos (Anexo_ Ploteo 032300 Jun 82).-

La FAS

Nuevamente este dia no se realizan operaciones aéreas de ataque por parte de la FAS, solo de E y R (lejana y focal) y se intenta un nuevo cruce.-

1º) Las operaciones aereas de E y R

a) Lejana: un B707 en zona Atlantico meridional (Anexo Mapa con ruta) desde PAL.- (Incluir resto de datos).-

b) Focal:

- OF 1301 - 3 IA58 - Tripulaciones?.- POKER Dep SC2 15:30 Arr SCZ 1700.- Resultado? Informe misión?.-

- OF 1299 - 31A58 - Tripulaciones?.- FIERRO Dep SCZ 1400 Arr SCZ 15:30. Resultado? Informe misión?.-

(a)

El Escdn Fenix

Este dia el Escdn Fenix cumplimentó las siguientes salidas E y R:

1º) OF 2283 - 35A - PUA - Trip. Cap FANE cap VELAZCO a zona V Dep GRA 11:24 Arr GRA 13:10

2º) OF 2284 - 35A - PANCHO - Trip. Cap JURI cap HERRERA - a zona R Dep GRA 1138 Arr GRA 13:50

- de rutina 1TS60

' Platino I. Tripulación ? ~~Aero~~ Area? desde ~~scz~~ SCZ dep 9:30 Arr 12:00 REsultedo, etc?.- Platino II. Trip etc? desde SCZ Dep 1600 Arr 18:00.-

~~El Cruce~~ El Escdn Fenix: dorso hoja 1 (a)

TC-65- c 130 - Trip. Vcom. CANO, Cap. HRUBIK, Vcom. SERVATICO, S.M. (R) GILIBERTO, S.M. (R) AGUIRRE, S. Aux. FATTORE, S.A. MOLINA. Indicativo PATO Dep CRV 17:40 Arr CRV 20:30. No arr MLV por TAC. Ampliar. Mención dos suboficiales Mayores retirados.

Las lecciones del día

1.- Tecnología actual de las bombas aéreas guiadas por laser tipo PAVEWAY.- Análisis de sus principios de funcionamiento, uso y posibilidades de equipamiento e instrucción en la FAA.-

2.- Investigación, recopilación y estudio del COE (ó CEO) que funcionó bajo dependencia del CAE.- Ubicación, organización y funcionamiento. La documentación producida; la organización internacional de apoyo. Evaluación de su intervención.- Sus resultados. Las posibilidades de su inserción en el SISEA. (C^4 I^2).- Su posible perfeccionamiento.-

El día 04 - Jun - 82

La meteorología

En el Continente. Un centro de baja presión ubicado sobre el Pacífico (latitud de CRV) produjo, hasta el mediodía, en la zona Centro y Norte, nubosidad baja con precipitaciones, los vientos del sector N/NE moderados a fuertes con intensidad 20/40 Kt.- A partir del mediodía aumentan las ráfagas hasta 45 KT y se mantiene la nubosidad.
Area de Malvinas. Producto de ese mismo centro de baja presión, se mantiene cubierto, poca visibilidad, techos 200/600 con vientos sector NE 20/45 Kt. (Anexo con QAM INO de 01/23hs).-

Los Pucará de la BAM MLV

En una salida predispuesta (el día anterior) concertada con EA despegan, desde BAM MLV, en las primeras luces, tres heroicos PUCARA piloteados por:
Nº 1 - 1er. Ten MICHELOUD - Matr AV
Nº 2 - Ten. MORALES - Matr AV id
Nº 3 - 1er. Ten. AYERDI.- id
(Anexo inf 1er. Ten MICHELOUD y AYERDI)
El OM era posiciones de artillería y tropas en ladera norte del Mte. KENT. A pesar del mal tiempo (Ver QAM 0700) y la escasa luz, la misión fue cumplida con exactitud. Se produjo el señalamiento (fumígeno) ACORDADO CON EL EA en oportunidad, ejecutándose el ataque a las posiciones marcadas (salva de cohetes del Nº1 y 2) y del Nº 3 (puente de madera) que no funcionó su armamento, regresando éste último con 3 impactos (armas livianas) en su fuselaje.- (Esta fue una misión típica de AAD predispuesto. Debiera seleccionársela, ampliar detalles de su planificación y otros y tomársela como modelo de la aerocooperación).-

C-130 en E y R estratégico

A las 06:30 Dep PAL el C-130 - TIGRE (Matr y Trip.) en E y R OF (?) ETA 17:45 Ampliar.- Atlántico meridional.-

El enemigo

Sigue consolidando sus posiciones terrestres en el cerco a Pto. INO.- Ahora ocupa posiciones en la zona FITZ ROY, trasladando en helicópteros tropas de DWN y Sn Carlos.- A causa del ataque al PAL Invencible, el mando anfibio modificó sus planes que preveían el asalto directo a ésta zona (FR) y desvió sus sistemas a la cabecera de playa de San Carlos; desde allí helitransportaban a Fitz Roy algunas unidades de la BI5.(Gran Tony WILSON).
Un POA (el Nº 7: Alf. EGURZA, Alf. GAZZO y Sold. SOSA Y VACA) contabilizó el día 03 y noche 04), 30 vuelos de Sea King y 6 de CH-47 en dirección a Fitz Roy.- (Anexo Inf. Com, Mendiberry).-
Por lo demás el enemigo no efectúa fuego naval ni ataques aéreos, contra nuestras posiciones terrestres, este día.

La FAS

Ya con dos días de inactividad y a pesar de la continuidad del mal tiempo, la FAS vuelve a mostrar sus garras. Se concibe este día, realizar bombardeo por instrumentos -guiado por radar- con el escaso material aereo que le restaba.- Selecciona 2 sistemas de armas: los M5 (con 4 BR C/SSQ y MU 12) y los MK 62 (con 5/8 MK 17 c/u) para el lanzamiento en salva, sobre el área de Monte Kent (51° S/57º 30 W) ~~51000~~ donde los británicos concentraban sus unidades terrestres (infantería y artillería).- El guiado final y la orden de lanzamiento serían dados por nuestro sistema VYCA en MLV (LIMON) en Fcia...?.- Asimismo éste (LIMON) controlaría e informaría la presencia (o amenaza) de PAC en la zona.-

Estaba previsto que los ataques se iniciaran (Hora GM) a las 16:00 hs. (los M5) y posteriormente (16:05 y 16:07) las dos escuadrillas (3 avs c/u) de MK62.- Pero éstas últimas se demoraron en su despegue por lo que se les dio nuevo horario (GM) a las 18:30 y 18:32.- Así se ejecutó la planificación:

1º) OF 1277 - 4M5 - PIÑA - 4 BR C/SSQ y MU 12.
Tripulaciones: Vcom. VILLAR - Cap. DEMIERRE - 1er. Ten ROMAN - 1er. Ten. MUSSO.- Dep SJU 15:09 por secciones y con FL 260 fueron guiados hasta 140 NM por el radar SJU.- El contacto con LIMON se realizó en alternativa (cual fcia?) y fueron guiados sobre tope, entre P1 y P3 hubo que ascender a FL 360 debido al tope de nubes (Anexo diagrama recorridos P1, etc). En el P3 el radar ordenó viraje a Rº 320 e indicó cuando se encontraban a 5 NM del GM. Se inició la picada para BOP en secciones, lo que se hizo por instrumentos y los numerales debieron separarse porque no lograron visualizarse.- La primera sección lanzó 8 bombas (15:45), la segunda sólo 6 (ya que 2 no salieron del Nº 3).- Luego del ataque la ella. pudo reunirse s/n bajo control CIC MLV.- Se estima que el lanzamiento fue efectivo porque hubo mucha seguridad en el radar, quien también confirmó el ruido de las explosiones.-
NOTA Ampliar con nómina de operadores y personal jerárquico en VYCA MLV (LIMON) que participaron en la planificación y control de éstas salidas.-
Los PIÑAS regresarona SJU Arr 16:59.- Al día siguiente ARA informa que Cte GT 79.2 que interceptó comunicación enemiga que en el horario de éste ataque, la unidad OSCAR (?) había sido atacada por aire sin daños.-

2º) OF 1275 - 3 MK 62 - LINCE Nº 1 con 8, Nº3 con 5 MK 17.
Tripulaciones: Cap. NOGUEIRA - My RODEYRO; 1er Ten BAEZA- 1er Ten CARDO; 1er ten. SPROVIERO - 1er, Ten MORENO.- Dep GAL 17:23 y se dirigen FL a MLV donde son captados por LIMON y guiados efectuando su lanzamiento (qué nivel? Formación? Salva?) s/n a órdenes del radar (sobre tope? luz?) emprenden el regreso (formados? nivel?) y transcurridos 5 Min. el radar informa movimiento de PAC que luego desaparece, informa de un eco en dirección al "Lince 3" que posteriormente desaparece (se supone un misil lanzado desde L/DMN). Se lanza Chaff y bengalas.- Regresan s/n a GAL donde Arr individualmente 19:45; 19:49 y 19:54 (éste último debió efectuar reencendido a 19:30 por habérsele plantado un GTR).-
La tripulación considera que haría falta cobertura de MIII.
NOTA Ampliar con informe VYCA MLV.-

3º) OF 1276 - 2 MK62 (previstos 3, el tercero no decola por cañería trasvase abollada)

-PUMA- 5 MK 17; Tripulaciones; Cap. FREIJO - 1er. Ten. PAGANO; 1er. Ten. HEREDIA - 1er. Ten. GEREZ - Dep. GAL 17:24 y dirigen a MLV con FL ...., donde ingresan?) próximos a los LINCE - bajo Control LIMON y efectúan el lanzamiento (cómo? idem que LINCE?) Sin novedad.

A los 5 Min de la salida de LIMON informa que tienen una PAC a 25 NM del PUMA 2 pero desaparece a las 18 NM, a la altura de DWN, lanzan Chaff; luego se les informa de una situación similar para el LINCE UNO, lanzan bengalas, se alejan (que FL?) y regresan a GAL 1943. También a uno de ellos (cual?) se le planta un GTR que, previo al Arr es reencendido (causa de similares plantadas?).- Las tripulaciones también consideran la necesidad de cobertura M III en la zona del TO. Al día siguiente ARA informa que interceptó frecuencia enemiga que informaba a 18:30 dos vehículos destruidos por ataque aéreo.-

NOTA: A pesar de que éstos ataques se realizaron en proximidades de nuestras FFTT, sus informes no llegaron debido a que hacían silencio radioeléctrico ~~debido a~~ pues ~~que~~ sus emisiones eran ploteadas y atacadas por la A enemiga.

4º) E y R Referidas a sus responsabilidades, la FAS ejecutó este día las siguientes operaciones E y R.

a) Focal: Platino I y II - 1TS60 (Trip?) desde SCZ (09:30/12:00 y 15:00/18:00).

b) ~~Tácticas de diversión: (Sí! Figuran previstas, las cumplieron?.-~~ Estaban previstas las siguientes del Escdn Fénix.-

- OF 2295 - LR 35 A - PANCHO. ~~Trip?~~.
  GRA - Zona "L". ~~No hay más datos~~.-
- OF 2296 - LR 35 A - PLATA. ~~Trip~~.
  GRA - Zona "R".- ~~idem~~.- Ambas no se ordenaron por met

5º) Cruce frustrado

Este día un C-130 - TC 66 se dirige a MLV llevando valiosa carga (Exocets, Anexo manifiesto). La Tripulación.- Dep CRV......... y encontrándose (19:30) a 10 nm de BAM MLV debe regresar por met.- Arr (hora) a CRV.-

Asimismo este día ARA tenía previsto un cruce (F 28) que no se materializó. Hay indicios, asimismo que este día regresó de MLV a GRA un MC 33.- → Com NOE - My Briend (Ver esto en día 5-Jun)

Otros sucesos

- El mando naval británico ordena a nuestro buque hospital ARA Ba. PARAISO, que debía dirigirse de INO a Pto. Howard y FOx para recoger heridos, que lo hiciera por la costa oriental y sud (de la isla Soldad) lo cual demostraba su interés de velar los movimientos marítimos en la boca N del Estrecho Sn Carlos, donde - se suponía- llevaba a cabo el desembarco transitorio de la Br I 5 (Wilson).

- Al atardecer, un vehículo blindado a rueda enemigo, acompaña-

do por una motocicleta abrió fuego sobre patrulla propia en zona LITTLE WEATHER (51° 45 S / 58° 14 W).-

Las lecciones del día

1°) Análisis de las operaciones de ataque, en mal tiempo. Su guiado, equipamiento, procedimientos e instrucción para los distintos sistemas de armas de la FAA.
Posibilidades de perfeccionarlos.
Requerimientos y sugerencias para obtención de los resultados de los ataques.- Participación y entrenamiento del sistema VYCA.-
Posibilidad de cobertura contra aérea de estas salidas.- Otros tipos (o sistemas) de control y guiados (AWACS).-

2°) Análisis de la operacion AAD predispuesta llevada a cabo por tres Pucará este día.-
Planificación, ejecución, informe, evaluación.- Medidas consecuentes.-
Informar de éste estudio y nuestras conclusiones (y proposiciones) al S.A.-

x

El día 05-JUN-82

La Meteorología

Un centro de baja presión ubicado al NO de Pto. Montt se desplaza hacia el SE produciendo una profunda vaguada en la zona continental argentina.

1º) Sta. Cruz, Chubut y T. del Fuego: Vientos moderados, 15/25 Kt., del O rotando al NO. Cubierto, AC y AS que espesaron durante el día en la zona Norte produciendo precipitaciones durante la tarde.

2º) Zona Malvinas: El desplazamiento de este centro B produjo el mejoramiento de las condiciones meteorológicas en las Islas, las cuales se encontraban -en las primeras horas- cubiertas con ST entre 100 y 300 m, con lloviznas y neblinas que redujeron la visibilidad entre 1 y 5 Kms. A partir del medio día rápido mejoramiento rotando el viento hacia el O, intensidad 10/20 Kt y visibilidad 10/12 Kms., con cielo claro y poco nuboso. (Anexo CAMINO).-

La FAS

La inquietud principal para el Cdo. FAS, era encontrar blancos rentables, especialmente objetivos navales, donde descargar, sus ya escasos medios disponibles.

Al mismo tiempo preveía emplear sus bombarderos livianos, MK 62, en las áreas donde estimaba concentraciones terrestres enemigas, aunque convencida de que estos ataques no cumplian requisitos de aceptabilidad, debido a la poca precisión de la ubicación de los OOMM, terrestres, las características del suelo (absorvía la onda explosiva-turba) y las condiciones meteorológicas que obligaban al BOH, guiado por un radar impreciso, y el tremendo riesgo de la oposición antiaérea y contraaérea enemiga. Pero lo intentaba, conciente del alto valor moral (y sicológico) que para nuestras tropas terrestres significaban estos ataques. Además la oposición antiaérea recibida orientaría posteriores salidas BOF.-

1º) Ataques a áreas de FFTT enemigas.-

En las primeras horas.-

a) OF 1278 - 2 MK62 - PATO - 5MK17 -OM 50 de Mte. Kent (51° 00S/57° 30W). Tripulaciones: Cap. BERTOLDI - Cap. SANCHEZ; Ten. GONZALEZ - Cap. HERNANDEZ.-
Dep. GAL 04:53 y se dirigen hacia las Islas. Próximos a llegar al nivelado (FL 200?) unas 50 NM antes de la Isla San José (coord.) el guía ordena al numeral abrirse a 50 m.- (Hora?) En esta situación el numeral le informa de 2 luces que surgen de la capa de nubes y se dirigen al guía. Se ordena una ruptura a la derecha (a Rº 170°) y luego regresaban a rumbo original (rompieron hacia la trayectoria del misil?). Pero ven nuevamente las luces

(Y) "Las condiciones meteorologicas eran muy
pobres a las 05:40 cuando LT. C. CANTAN (RN)
despegó (del Invincible) para investigar un poten-
cial blanco que habia sido detectado
por cerca de Pto Stanley por la "Exeter".
Desafortunadamente nada fué halla-
do y CANTAN retornó al PAL y lo halló com-
pletamente inmerso en niebla. En su
primera aproximación Controlada al Por-
taviones, fueron lanzadas bengalas a popa
pero él no vió absolutamente nada.
Intentó una segunda (y final) pues su avión
estaba extremadamente corto de combustible.
Puso su avión en "estacionario" a 200 ft
del mar y se movió con precaucion hacia
el frente hasta que notó un rayo, ~~vertical~~mente
proyectado, desde el PAL.- Manteniendolo a
la vista, Cantan descendió despaciosamente
entre la niebla y tocó la plataforma. La-
que en el PAL habia visto su Sea Harrier
hasta que retornó aterrizado.- Un chequeo
posterior del combustible reveló solo 150 lb
remanentes en sus tanques (menos de dos
minutos de vuelo).-"

NOTA: Informaciones post-conflicto revelan que
estas salidas nocturnas MK62 provocaron la Opera-
ción "CAMBELOW" que consistía en que (los dias
06 y 07 Jun) el PAL "Invincible" y la Fragata "Brilliant"
se ~~infiltraran~~ acercaran al anochecer y permanecieran hasta
el alba en una posición 100 mn de la costa de la Gran
Malvina con sus aviones en alerta para
interceptar estos raids argentinos.-

y entonces rompen hacia la derecha (mismo error?) y se dirigen a GAL, eyectando las cargas externas. Hasta aquí había intentado enlaces en HF y VHF con MLV sin conseguirlo (Qué pasaba en el CIC?). Finalizando el viraje de retorno observan un resplandor similar a explosión de misil. El Nº 2 pudo lanzar solo bombas externas y aterrizó con las del portabombas central. La meteorología era buena y volaban sobre tope con cielo claro que permitía distinguir sin problemas a los aviones. Arr S/N a GAL 06:10.

b) OF 1279 - 2MK62 - GAUCHO - 5MK17 con 55Q y MU 12 - OM idem anterior.- Tripulaciones: Cap. BREDESTON - Cap. SISCO; 1er. Ten. MAUAD - 1er. Ten. ACOSTA.
Dep. GAL 04:54.- Navegación de ida sin problemas. A 60 NM de Isla San José (Pto. 1) sobre radial 084 de GAL y con FL 380 en ascenso para FL 400, el guía advierte que se le aproxima desde abajo y al frente una luz (que confirma el Nº 2). Ordena escape por derecha al advertir que era un misil.
En la maniobra el Nº 2 entra en el chorro del uno y cae en tirabuzón (no debieron romper a la izquierda?) que logra controlar a los 34.000 ft. Comprueba que tiene el motor (¿cual?) plantado. En la mitad del viaje, de 080º a 270º, el guía siente una fuerte vibración (que puede ser a causa de la carga alar o explosión de misil). El numeral también advierte una fuerte vibración después de quedar con un solo motor. El guía interrumpe el viraje (quedando en Rº 160º) por temor a una plantada de turbina y mientras vuela en ese rumbo ve dos luces (naranja fuerte) volando paralelo a su rumbo, desde atrás y abajo, estimando que van dirigidos al numeral (que estaba a inferior nivel). Ordenó entonces eyectar cargas y proceder al escape definitivo a GAL. Ya próximos al Arr el Nº 1 aterriza S/N, mientras que el 2 aparentemente llega al toque con mayor velocidad y no bien nivelado. En la carrera se le introduce paulatinamente la rueda derecha y sale de pista.
Eran las 04:54.-

No habían podido llegar al OM, pero habían producido el despegue de una PAC (05:49) y daban indicios de CN en proximidades de Isla San José.- Al respecto dice el libro FAW de la RN (dcto pag 1)(y

Con todos estos factores, el Cdo. FAS planifica las futuras salidas, ahora con CB, y a la zona donde -presumían- estaba alguna unidad naval que atacó a los MK 62.- (Según libro FAW (RN) el Exeter estaba en PSN justo al N del Estrecho San Carlos)

2º) Salidas de ROF

a) OF 1280 - 3M5 - FIERRO -CN - ROF al N Estrecho San Carlos - FL 300 - hasta 100 NM FL 10 y regreso C/40 RAS.

Sin órgano control.
Tripulaciones: My. N. MARTINEZ - Cap. MORENO -
Dep. GRA 1401.- Volaron en formación defensiva, bajo control inicial del Rr GRA y 100 NM antes de la boca N del Estrecho (14:46) descendieron a FL 10, recorrieron esa zona (en busca de buque misilístico) sin encontrar ningún OM, arribados al punto de regreso lo hicieron, rasante, arribando a GRA 15:37.- ← Ten. POGGI - AU MARIANI SP ACOSTA !

b) OF 2303 - HS 125 - RAYO 129.3 - 128.3.- Tripulación → My MEDINA - Cap WALTER
OCAT - desde CRV Dep. 14:15 a 51°30S 64° W - FL 100.-
En esta zona debería controlar las escuadrillas PUÑO y NENE que saldrían a continuación (Conseguir ~~los datos~~ de esta salida el informe misión OCAT).

c) OF 1281 - 3A4 B - PUÑO - "C" 3 BR - ROF en Ba. San Julián - Piquete radar ó misilístico. (Tanto esa salida como la siguiente -NENE- debían mantener silencio de radio en su ruta y ROF, máximo razante y compatible con autonomía y los resultados del ROF transmitirlos de inmediato al OCAT en caso positivo y si no a 100 NM despúes de iniciado el regreso)
Los halcones (1er. Ten. BERRIER, Ten. GELARDI, Ten. CERVERA) que además iban acompañados hasta P. inicial por un Reserva - 1er. Ten. BOLZAN (quien desde allí regresó S/N Arr GAL 16:08). Arribaron a la zona ROF - Ba. San Julián - y la recorrieron razante en sentido antihorario. Observaron minuciosamente las entradas de la costa sin encontrar la presa. Regresan melancólicos Arr a las 16:44. (No está claro quién era el reserva y quién volvió).

d) OF 1283 -NENE- - 3 M5 - 3x1300 lts -2 BRP - ROF en Bahía 9 de Julio - Buque radar/ misilístico. ~~OCAT~~. bajo control OCAT-RAYO
Trip.: Cap. MAFFEIS - Cap. DEMIERRE - 1er Ten. MUSSO.
Dep. SJU 14:44 y navegan bajo control ~~OCAT~~ RAYO hasta 140 NM.-
A 20 NM de Islas Salvajes entran en razante y desde estas Islas con Rº 120, recorren Ba. 9 de Julio pasando por Punta Navidad, Punta Norte y próximos a Pta. Escarpada, inician viraje izquierdo para recorrer Ba. San Francisco de Paula y regresan a Islas Salvajes (15:30 hs.) desde allí regresan, lanzando las bombas (no explotan las de 1 y 3). Tampoco detectan buques, PAC ni personal Arr SJU 1619.

Estaban previstos 2 escuadrillas más (3 avs.) de A4B (CIELO y NEGRO) las que fueron canceladas dado la poca redituabilidad de las anteriores.

3º) Los cruces a BAM MLV

Este día el GlT logra concretar dos valiosos cruces al archipiélago, que entre sus cargas (28.000 Kgs. en el vuelo de ida) llevaban 4 Exocet S-S con sus respectivos trailers,

(b) Estaban previstas dos salidas de Exploración en las zonas R y L desde GRA (OF 2295 y 2296) pero fueron canceladas. - Sólo se cumplió la salida OCAT - RETRANSMISOR - RAYO (OF 2303)

tambores de nafta y munición para los cañones 155 mm (Anexo . Manifiesto de cargas - SOTA).

a) C-130 - TC 66 - MARTE - ~~Tripulación~~?
Dep. CRV 14:20 Arr MLV 18:15 Dep MLV 18:40 Arr CRV 21:30 Trip. Vcom. NOE. My. BRIEND, Cap. BILMEZIS, S.M. CUFRE, C.P. GOLIER, S.Aux. SOSA, S.A. YARNONI.

b) C.- 130 - TC 65 - ARIES - Tripulación? My. VELIZ, Dep. CRV.?..Arr MLV 20:21 ; Dep. MLV 20:35, Arr CRV...
Cap VILLEGAS - Vcom LOPEZ

c) Estuvo también previsto un cruce F.28 (ARA) que no se cumplió.-

d) Otros 2 MC 33 (ARA) regresan desde MLV a GRA (TITI)

4°) Vuelos de traslado, dentro del despliegue
Se ordena el traslado de los MK 62 Arr en GAL (Ellas PATO y GAUCHO) a TRE a efectos de su empleo sobre atlántico en misión estratégica. ~~(alborna)~~.-
~~Existe coordinación con el CAE para esta operación. ¿La incluí-os?~~

En éste mismo contexto, hay Mje. de FAS a CSFAA solicitando asignación bajo su comando operacional de 2 B 707 para exploración lejana.- ~~Ampliar~~.- Se estaba gestando la operación MATILDE.-

5°) El Escdn Fenix
a) ~~CF 2295 35A "PANCHO" - ZONA L - GRA (aparentemente no se cumplió)~~ doco hoja 3; (b)

b) ~~CF 2296 35 A "PLATA" - ZONA R - GRA idem~~

c) ~~CF 2303 - HS 125 - RAYO - Trip. y CCAT? - Dep CRV 14:15 a (51° 30S / 64° 00 W) FL 100 (ver salidas ROFE) Arr CRV 16:55.-~~

6°) Expl. lejana
Se ejecutó por parte de un B-707 (Anexo) s/n mientras se mantiene en alerta, en PAL, un C-130(TC 68).- ~~Ampliar~~.-

Los sucesos en nuestras Malvinas

La FAS, informaba al CAE, al finalizar éste día, la siguiente situación del enemigo:

a) Respecto a la Actividad Aérea
a las 05:45 radar MLV detecta una Harrier en radial 145-47 m patrullando zona Mte. KENT. (Horario en que el día anterior atacaron esa zona nuestros MK 62 y mas tarde los 3 Pucará).-
x Actividad de PAC desde 08:17 hasta 17:05.- A las 16:46 es

bombardeada y Art. nuestra Base Aeronaval Calderón (3 GR3).-

b) Respecto a la Actividad Terrestre
Se han observado movimientos del ENO desde la zona de DWN hacia puente Fitz Roy y desarrollo de trabajos en esa área.- El ENO fue sometido al fuego de artillería propia (10.5) en sus posiciones de Monte WALL.-
Este día a las 24.hs. nuestras FFTT reciben fuego naval sobre Mte. HARRIET y en las posiciones del BIM 5.-
Además los integrantes del Puesto de Observadores del AIRE Nº 8, (S.Aux. ALONSO, C.P. GUERRA y SC 63 ZSM) llegan a Pto. Argentino, (CIC) luego de haber caminado 46 Kms. en 3 días.- (ver día 02-Jun). Trasladados al hospital INO.-

c) Respecto a la Actividad Naval
La T.F. continúa en posiciones ENE de las Islas, desplazando unidades durante el día hasta cercanías de Pto. Argentino y otra en piquete radar.-
Asimismo, éste dia (04:30) el Ba. Paraíso, frente a Pto. Howard, recibe del buque hospital británico UGANDA, a 47 argentinos.-

d) Apreciación de la FAS
(Textual del Mje. GHC 052247) Pronóstico meteorológico preveería desmejoramiento del tiempo a lo largo de costa continental penalizando operaciones aéreas.- Este hecho, mas elemento de apreciaciones anteriores indicarían que ENO habría alcanzado, en próximas horas, las mejores condiciones para iniciar ataque a Pto. Argentino. BT.-
Sin embargo la FAS misma, tres días mas tarde tendrá oportunidad de atacar (Ba Agradable) y retrasar aún mas esta predicción.-

Una orden del EMC
"Constituír Gpo. de trabajo sobre Guerra electrónica".- (Estudiar qué pasó y cuales fueron sus conclusiones.- (La FAA tenía el COE!!).-

Las lecciones de éste día

1º) La guerra electrónica. Generalidades, clasificación, empleos. Amplia gama de sus actividades.- Su empleo militar en el Conflicto del Atl. Sur. Personal y medios que dispuso la FAA para éste fin.- El futuro, su desarrollo en la Institucion, responsabilidades y área de competencia.-

2º) La E y R.- Necesidad de un Organismo que centralice toda ésta información proveniente de todas las Fuerzas Militares en un TO.- Aparte de la E y R que realizó FAA en los distintos arbi-

tos y que no estaba centralizada en su planificación, ejecución y explotación; menos aún se vinculó (coordinó) con la que realizaba ARA.- Y la FAS sufrió principalmente ésta deficiencia al no poder ubicar blancos rentables (en oportunidad) para sus ataques aéreos.- Este organismo también debiera centralizar a la exploración electrónica (satelitaria, infrarroja, etc).-

El día 06-Jun-86

La meteorología

En Malvinas el día transcurre lloviendo, con 8/8 St y NS entre 100/300 m, visibilidad de 5 Km en las primeras horas reduciéndose a 1,5 Km a las 19 hs.- Vientos moderados a fuertes.- Esta situación impide toda operación de ataque aéreo sobre objetivos terrestres o navales en el archipiélago.

La F A S

Ante la imposibilidad de ataques en el archipiélago, el Cdo F A S, vuelca su atención a la interdicción estratégica:

1º) Despliega 4 MK 62 de TRE a BAM MDP con la tarea AGN-Transportes - a confirmar según E y R.- RANQUEL, para el día siguiente. OF 1285.- Con el mismo propósito envía (OF 2307) un MS 125 del Esdn Fenix que Dep CRV a 14:50.-(c) dentro de este hora. Los MK 62 Dep TRE 1415 con el indicativo NEGRO.- Arr MDP Hora. Trip.?
Simultaneamente coordina con el CAE la operación E y R de los dos B 707 requeridos Buque 1 y Buque 2.-
Este día los B 707 efectuaron E y R desde 0520/0600 hasta las 18:16 en que ARR a PAL S/n (Ampliar detalles).-

2º) Efectúa una salida de diversión/FENIX: ← CAP JORI.TOM HERRERA
OF 2308 LR 35 NIDO GRA-X-GRA FL 400 Tripulación -
Dep GRA 16:32 - A 52º30' 61º00.- No hizo enlace con MLV debido a que Rr F/S por viento (50 KT).- Arr GRA 17:35

3º) Cancela una salida de M5 - POTRO (no hay más datos) ROF? Hora? etc. por met.-

4º) Efectúa dos salidas E y R costera, con PLATINO I - T 560 (Trip?) desde SCZ 09:30 a 12:00 y otra similar de 15 a 18 hs. s/n.- Tripulaciones.- OF 144/5.-

5º) Evacuación sanitaria.- Por OF 2533 destaca 2 Helicópteros S61N (~~[illegible]~~ y Tripulaciones?) Indicativos LV-CCL y LV OMG, para evacuación sanitaria desde el Buque Hospital ARA Bahía Paraíso, que atracó Pta QUILLA , a las
Nuestros helicópteros operaron desde las 2209 de éste día hasta las 04:14 del 07 Jun, evacuando 131 Pax (heridos) de Ejército, ARA y FAA.- Desde que Base salieron éstos helos?) SCZ?.
Solo quedaron 18 heridos a bordo por estar graves.-

La actividad enemiga

1º) Cañoneo naval sobre nuestras posiciones:
a) De 02:00 a 02:45 cañoneo intenso sobre BAM MLV y posiciones terrestres propias en la defensa de Pto. Argentino.- (BIM 5, Two Sisters, B Art 4 - R I 4).-
b) de 22 a 23:00 sobre Batería C del Gpo Art 3.-
c) de 23:30 a 00:30 Tres fragatas efectuaron fuego naval sobre posiciones del BIM 5, RI 6, RI 3, Two Sisters y BAM MLV-
En ésta última produce tres heridos.-

(c) Tmp. Ten POGGI - Alf. MARIANI - Sº ACOSTA
OCAT: VCom PEREYRA

2º) Actividad aérea

Es muy escasa y se reduce a 7 PAC en las proximidades de la Flota (desde 0620 hasta las 12:05 hs) en radiales 080/090 de Pto. Argentino.-

A las 10:35 se produce un ataque aéreo en el sector ocupado por el RI 3, con bombas BL-755 (inf Com Mendiberry Anexo) Impreciso y sin daños.- (XZ 989 - Pook y X 133 Macleod operando desde Punta San Carlos)

3º) Actividad terrestre

- Los guardias galeses (fracciones) inician un desembarco encubierto en Fitz Roy.-
- Continúa el helitransporte de tropas desde DWN a Fitz Roy.

Las Fuerzas propias en el Archipiélago

1º) Las Fuerzas terrestres

Entre 10/11 hs. Efectivos del RI 4 con elementos de Ing 1 M, se adelantaron para completar campos minados (Zona?) y fueron atacados por patrulla británica (3 muertos y 5 heridos).-

2º) Las unidades del componente aéreo.

En la BAM MLV, continuó la defensa pasiva, contra el cañoneo naval (3 heridos).- Los pilotos de Pucará mantienen alerta por turnos en el aeropuerto desde una hora antes de la salida del sol hasta el anochecer, quedando personal de mecánicos, de acuerdo a los aviones en servicio, durante toda la noche en el mismo.

El resto se dirigía a dormir en el alojamiento en la ciudad (Anexo Diario Guerra Esc PUCARA).-

Este día (Inf. 1er Ten AYERDI), el 1er. Ten AYERDI, intenta decolar con un IA 58 (Matr) pero por congelamiento del hidráulico, se queda sin freno y dirección rueda nariz, saliéndose de la pista y frenándolo s/n 20 mts. afuera, con el paso reversible.- (Ojo! confirmar si realmente fue en éste día (06-Jun) y qué misión cumplía). Solo? hora?).-

El Escdn VYCA cumplía sus tareas rutinarias, con problemas del viento (arrachado hasta 50 KT) que obligó a suspender la emisión radar entre 16:50 y 18:30 hs.

Las lecciones de éste día

1º) Revisión de la Organización y funcionamiento de la FAA para el estado de Guerra. Su organización para la planificación, control y ejecución de las tareas propias y las conjuntas, dentro del marco de la organización militar nacional. Condicionamientos que la misma impone a su organización, desarrollo o equipamiento e instrucción en tiempo de paz.-

2º) Evaluación de las operaciones SAR que ejecutó la FAA en el Conflicto del Atlántico Sur.- Bondades y defectos. Las lecciones. Implementación de su futuro orgánico y funcional en la FAA.- Acuerdos y responsabilidades conjuntas.-

3º) Manual para la defensa aérea pasiva en nuestros aeródromos en los TTOO. Organización, Equipamiento e Instrucción. Refugios y alojamientos para el material y el personal alojado, atención sanitaria, etc.- Análisis de las carencias y dificultades observadas al respecto en BAM Cóndor y BAM MLV durante las operaciones.-

El día 07-Jun-82

La situación

1°) ~~Area~~ Aerea propia

La FAS no lograba ubicar blancos rentables navales o terrestres.- El enemigo naval cada vez velaba mejor sus movimientos y nuestros medios de búsqueda (E y R, COE, VYCA MLV) no lograban localizarlos en tiempo y espacio. La meteorología de los días anteriores también conspiró contra éste objetivo.- El enemigo terrestre, en ~~sitiado~~ movimiento y bien mimetizado y dispersado, tampoco producía objetivos materiales aceptables.- Por lo tanto todos los esfuerzos se concentraron, este día, en la búsqueda de ésta información.- Al final del día comenzaron a perfilarse las intenciones anfibias del Eno en la zona Fitz Roy/Ba Agradable.- Asimismo la FAS mantenía su intención de atacar en interdicción a ON en alta mar.-

2°) Terrestre propia

Mantenía la defensa estática del area Pto. Argentino, con algunos movimientos de Patrullas hacia las avanzadas británicas, duelo de artillería y reforzamiento de posiciones.-

3°) Enemigo

a) Terrestre. Continuó el avance hacia las posiciones argentinas, reforzando especialmente el flanco sur (Fitz Roy-Pto. Enriqueta) por helitransporte (desde DMN/San Carlos) y débiles desembarcos en dichas costas, de fracciones de la Br I 5.-

b) Aeronaval. Continuó el hostigamiento naval sobre nuestras posiciones en Pto. Argentino, mientras que su arma aérea aumentaba sus patrullas contraaereas y realizaba también algunos ataques a nuestros objetivos terrestres.- Los GR3 ya operaban desde la pista en San Carlos.

La meteorología

1°) Area del Continente. Un centro de baja presión situado sobre Punta Arenas, produjo una serie de vaguadas que ocasionaron fuertes vientos en la zona de Chubut y Santa Cruz, con nubosidad media y estratiforme en la zona de Tierra del Fuego. Visibilidad superior a 10 Km y techos entre 600/1500 mts.

2°) Area de Malvinas. Tiempo bueno parcialmente nublado.- SC quebrados, techo entre 500/800m. Visibilidad superior a 10 Kms y vientos del sector N/O de 10 a 20 KT. En horas de la tarde aumento de la nubosidad estratiforme y lloviznas, visibilidad reducida a 5 Kms.-

Las Operaciones de la FAS

Con la situación descripta (Pan) las operaciones comenzaron con el Sistema del Escuadrón Fenix.

1º) Reconocimiento fotográfico y diversión.

a) OF 2309 - 2 35/A - IFF6120- Recon Fotogr Indicativo: NARDO

TRIPULACION:

NARDO 1 P. Vcom. DE LA COLINA - My. FALCONIER; Fot. Cap. LOTUFO, Mec SA LUNA, Mec Fot S. Aux. MARISSA.- Matr avión T-24.-

Nº2- P:1. 1er. Ten. BIANCO, Ten. CASADO, 1er. Ten. BOMAZ, C.1º BORNICES Dep CRV 08:08 y se dirigen al punto A (51º15'5/ 60º 30' W) a FL 400.- En éste punto enlazan con CIC MLV 09:00/ 09:05 en el Radar MLV están 1er Ten. ROMERO, C 1º NIEVAS (Ver Inf. Esc VYCA del 07-Jun-86) en éste enlace hay desinteligencias con el CIC con respecto al procedimiento a seguir). Ante la demora el Nardo 1 comienza un viraje por la izq y entonces el radar le ordena que mantenga R 090º, cambiando el guía el viraje a la derecha, en esta maniobra se alejan unas 20 nm del punto A. Solicitan actualización de PAC, hay 2, una a 140 nm al NE y otra 190 nm al SE.- En eso (09:06/10) el Cp del Nº 2 ve dos estelas de misil lo que es informado al guía quien también lo ve, por lo que comienza un viraje a la izquierda, se confirma la visualización con el guía e informa al Rr que regresa y éste le contesta que no hay problemas con las PAC porque éstas también regresan; entonces el guía le dice al Rr que "es una nave que se vio en el terreno y le dice al Nº 2 que se quede tranquilo". Inmediatamente se escucha "me dieron, no puedo...) El Nº 2 (200/300 m a la derecha del guía y a 200 ft arriba) ve una gran bola de fuego en el guía y que la parte que queda entra en tirabuzón "perdiendo todo contacto".- El Nº 2 da motor a pleno y se aleja rapidamente - son ya las 09:13. Las coordenadas 3 min después eran 51º 11 5/ 60º 22'W. Tuvieron interferencias en inglés en la frecuencia del Rr MLV en dos oportunidades (08:56 y 09:06 hs).-

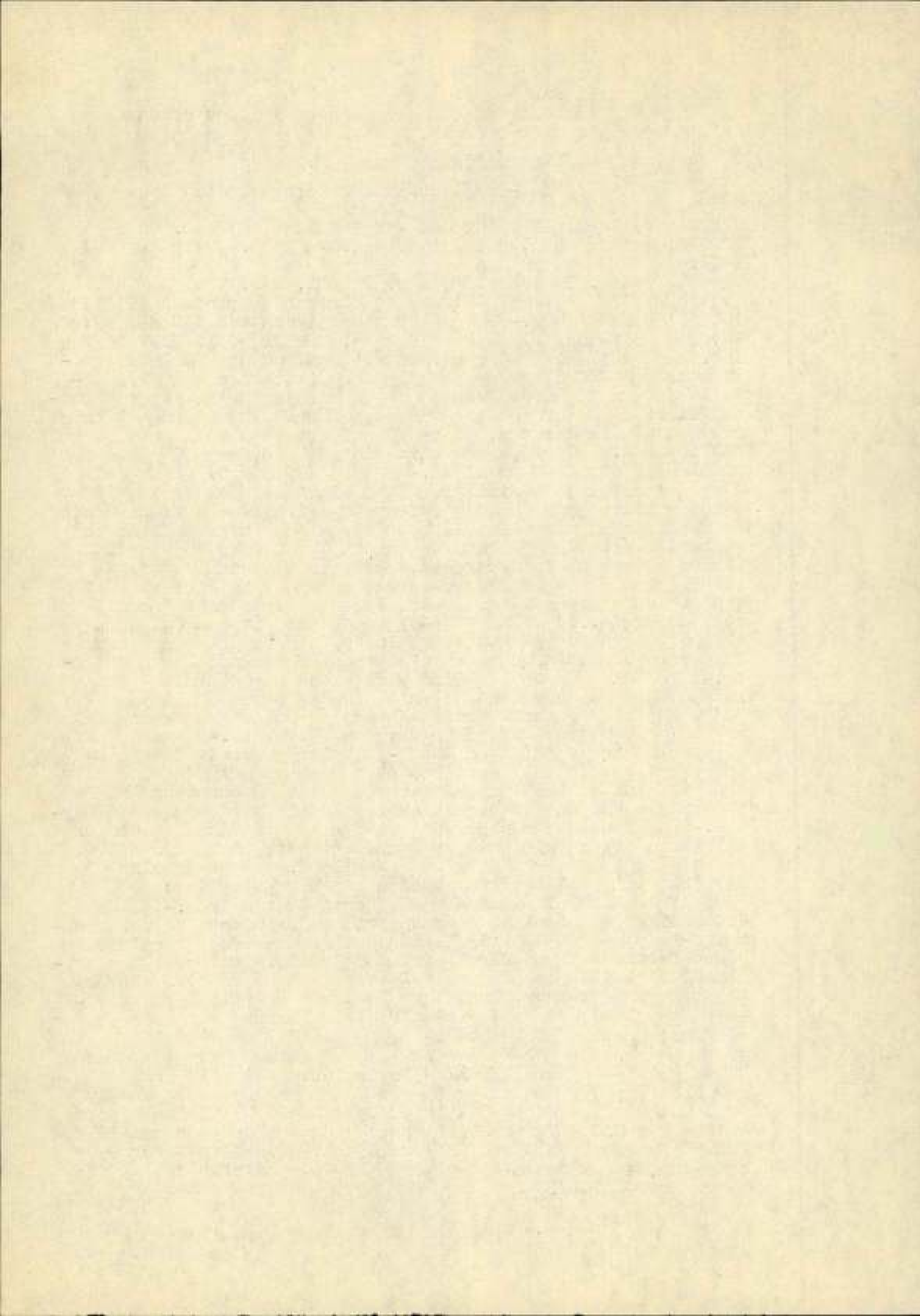
La versión inglesa (Libro AWSA - Ethell y Price): "Las misiones previas (de los Lear Jet) no habían encontrado oposición con misiles Sea Dart, sin embargo ahora el Destructor HMS EXETER era uno de los buques cubriendo el Estrecho de San Carlos.- Sus operadores radar detectaron la uproximación de los aviones de reconocimiento, y cuando el primero entró dentro del alcance, lanzaron un par de misiles".- Luego detalla el derribo, tal cual nuestra versión y finalmente dice: "Rodolfo De La Colina, fue a la muerte bravíamente.- El Lear Jet había sido diseñado como un avión ejecutivo y no para combate.- Aún cuando la tripulación hubiera tenido paracaídas no había forma de abandonar el avión en vuelo.- Por casi dos agonizantes minutos los restos del avión, con 5 hombres abordo cayeron dando tumbos, hasta que la parte principal se estrelló en la zona de Pebble Island" (Isla Borbón)

El Nardo 2 Arr en CRV 10:43.- El Escdn Fenix - con su Jefe al frente - entraba en la historia de las unidades heroicas de la FAA

b) OF 2310 - 2 35A. IFF 6116- Diversion. Indicativo PILA

Tripulación; (1) CAP VELAZCO - 1er TEN PANE; (2) Cap JURI - 1er TEN HERRERA

Dep. GRA 08:22 a punto B (51º 50' 5/ 62º 00 W) hicieron poco enlace con CIC MLV, mas bien escucha de los sucesos con el NARDO y regresaron S/N a GRA Arr 09:47.- (~~explicar informe de esta salida ¿tuvieron o escucharon algo?~~).- Figuran en los enlaces del CIC MLV.



NM

2º) Salida de ataque y cobertura

a) OF 1286 - 3 A4B -POTRO- 3 BRP 12" - AOM en Brazo Fitz Roy- (1) 1er. Ten. BOLZAN ; (2) Vcom. DUBOURG; (3) 1er. Ten. SANCHEZ; (R) Ten. ARRARAS.- Esta salida estuvo prevista sin REV, aunque desde las 08:38 estaba el KC y podía reabastecerlos al regreso de ser necesario.- Los POTROS despegaron de GAL a las 09:08 y se dirigieron al OM, 100 minutos (09:57) regresó el reserva que Arr a GAL 10:28.- El resto continuó al OM y entró en enlace con el Rr MLV (09:45) comenzando el descenso y saliendo del lóbulo del radar (éste es cortado debido a presunción de ataque HARRIER contra su antena).- Los Potros recorren la zona del OM y no encuentran blanco alguno por lo que regresan (luego de impactar contra algunos pájaros -el 1 y 3-) y se dirigen directo a GAL donde arriban a 11:21/24.- Nueva evidencia de la ausencia de blancos de que adolecía la FAS.-

b) OF 1282 - 4 A4B - TRUENO - 3 BRP 12" - Cap. VARELA, (2) Ten ROCA, (3) Ten. MAYOR; (4) Alf. MORONI, (R) Alf. DELLEPIANE.- Despegan de GAL a 09:52 y se dirigen directo al OM. Estaba previsto REV al regreso (10:46). Su tarea era BOH a FL 300 sobre área Monte Kent, bajo instrucciones del CIC MLV.- Pero a las 10:05 la FAS (My. TORALES) ordena su cancelación por presencia estimada de fragata misilística en Brazo Fitz Roy.- La escuadrilla regresó Arr GAL 10:59 S/N.-

c) REV - 1 KC 69 FIERRO; Vcom. CANO, Cap. HRUBICK; Vcom. SERVATICO, Dep GAL 09:08 y se dirige a PSN 52º 00' S / 66º 00 W y desde allí con Rº 090 al encuentro de los Truenos cuando éstos regresaran, pero al cancelarse la salida de éstos también se ordena regresar al Fierro (11:00) que arr GAL 11:31.-

d) OF 1284- 2 M III - Matra CA -RAYO- (1) Cap. GONZALEZ, (2) My SANCHEZ.- Cobertura a Ella TRUENO Dep GAL 10:08 y también es cancelada por la FAS.-

Debe aclararse (Ver informe Esc VYCA) que el Rr MLV en éstos momentos estaba cortado debido a un ataque de Harriers sobre el tanque de agua de Pto. Argentino (09:40) (a 300 m. del radar) con cañones y bombas.-

e) Salidas previstas adicionales. Por las razones expuestas no se ordenaron las siguientes de ataque y cobertura, previstas:

- OF 1287 -2 M III MATRA- MATRA- Cobertura Ella ALUVION desde SJU.- Las tripulaciones previstas Cap. ARNAU, Cap. BALLESTEROS.-

- OF 1288 - 4 MV -ALUVION- 4 BR -SSQ- BOH - FL 300 desde SJU.-

3º) Ataque a objetivos navales - Interdicción.

La E y R lejana de los dos B-707 tampoco éste día localizó objetivos navales rentables (1).- Por lo tanto los 4 MK 62 - NEGRO y sus aviones de apoyo permanecieron en BAM MDP para intentar nueva-

(1) En realidad el Buque 2 ploteo un pesquero grande en 42º35/58º16' W y ARA informa que no es propio).-

mente la operación al día siguiente.

~~(1) En realidad el Buque 2 ploteó un carguero grande en 42° 13' S / 48° 16' W. ARA informa que no es propio.~~

4°) <u>Intentos de cruce a BAM MLV</u>

Este día la FAS lanza dos C-130 (el TC 64 desde CRV a las 17:40 y el TC 65 desde GAL que regresó a GAL) que no pueden aterrizar en MLV por situación táctica desfavorable.- Debido a la presencia del eno en las alturas dominantes en Pto. Argentino y al incremento del cañoneo naval, las llegadas y salidas de los aviones del puente aéreo se hacen cada vez más riesgosas por la posibilidad de impacto antiaéreo en la aproximación al aeropuerto.

Este día también estaba previsto un cruce de ARA (F-28-LV-5OM) que decoló GRA 17:12 sin poder tampoco aterrizar en BAM MLV.-

5°) <u>E y R cercano</u>

Se cumplieron desde SCZ, las rutinarias exploraciones con 1 TS 60 indicativo Platino I (de 09:30 a 12:00) Tripul? y Platino II (de 15:00 a 18:00).- Informe misión?.-

6°) <u>Despliegue</u>

La FAS ordena que un Escdrn de apoyo (apoyo técnico?) de A4C despliegue a SJU. ~~despliega a GAL~~.- (Ampliar).- *El Escdrn existente en SJU despliega a GAL.-*

<u>Los sucesos en el archipiélago</u>

Es un intenso día en el cual se nota claramente la presión enemiga por quebrar la voluntad de nuestros heroicos defensores de Pto Argentino.

Al amanecer y hasta las primeras luces reciben cañoneo naval y fuego de artillería de las posiciones terrestres enemigas (Area Mte. Kent).-

A las 05:10 aparecen las primeras PAC y se mantienen hasta las 18:41.-

A las 09:40 tres Harriers atacan el tanque de agua de la ciudad y cañonean, imprecisamente, el sector del RI 3.- Durante prolongados períodos todas las posiciones reciben fuego de la artillería terrestre enemiga.-

A las 23:20 se intensifica el ataque con cañoneo naval, hasta las 03:30 del día siguiente.-

Es muy poco más que refugiarse y esquivar los ataques (caso del Rr MLV) lo que el personal de la FAA puede hacer.-

Nuestros heroicos pilotos de Pucará, éste día, por la noche, deben abandonar la casa donde se alojaban, en las proximidades del hipódromo, al ser alcanzada, dicha casa, por una granada que cae muy próxima y sus esquirlas la dañan.- Se alojan ahora en la casa de al

macenamiento de víveres.- (Anexo Inf Escdr Pucará).-
Al día siguiente se encuentran con las calles de Pto. Argentino cubiertas con hielo. Ello les dificulta su traslado a la BAM.-

Finalmente un Harrier GR 3 que, en horas de la mañana, sobrevue la posiciones del BIM 5 es aparentemente dañado por fuego concentrado de fusilería de la Ca. MIKE.- Se aleja humeando.-

Las lecciones del día

1º) Aparece claro que la FAS apreciaba la presencia de CONN en la zona Fitz Roy. Si bien la salida que llega (POTRO) no encuentra blanco alguno, la apreciación del Comando era correcta (por lo que sucederá el día siguiente). Es necesario averiguar cuál era la información que poseía la FAS que la inducía a ésta correcta apreciación y que no aparece en la documentación disponible.-(lo mismo sucede el día anterior cuando buscan CONN al N de Estrecho San Carlos).-

2º) Documentación, con crónica de los hechos, etc y de los factores que indujeron a las tomas de decisiones cotidianas de la FAS.- Poseemos el método de trabajo de un EM al nivel estratégico, con su largo y lento método de planificación y resoluciones para dichas operaciones aéreas.- No contamos con guía alguna para la elaboración de las salidas en base a la apreciación diaria del EM de un Cdo. de una Fuerza Aérea Táctica, que logicamente, debe ser veloz, flexible y oportuno.- Debería efectuarse un análisis, a la luz de la experiencia del EM de la FAS para lograr obtener un Manual cuyo objetivo sería: Organización y procedimientos de un EM de Fuerza Aérea Táctica. Doctrina y funcionamiento. Donde se especificará todo el proceso que va desde el concepto de la operación -dados por el Cte y su registro- hasta la planificación y emisión de las OOFF, (su cumplimiento, evaluación e informe diario).-

3º) Análisis de la salida del NARDO. Su enlace con el CIC. Apreciación y relato del 1er. Ten. ROMERO y Cl° NIEVAS. Compatibilización.- Las órdenes del CIC. Los procedimientos de autenticación. La rapidez de las instrucciones, etc.- Los procedimientos de evasión ante misil Sea Dart. (Aparentemente hubo excesiva distancia entre aviones y el viraje de escape fue hecho a nivel).-
Extraer las enseñanzas.- Posibilidad de algún equipo de eyección en el LR?.-

4º) La E y R lejanos. Análisis de la situación de "Buques" y "Negros".- Dependencia operacional. Normas y procedimientos para el futuro.-

5º) El apoyo técnico a escuadrones CB desplegados. Implementación y mantenimiento. La experiencia en la FAS. Estudio por parte del personal (E. Tec) interviniente en éste conflicto.-

6º) Normas y procedimientos para equipo personal y de supervivencia del personal de pilotos y mecánicos de un Esdn Aeromóvil (tipo Pucará). Necesidades de alojamiento y alimentación. Distintas alternativas.-

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Cap IV - EL ATAQUE a BAHIA AGRADABLE

El día 08-JUN-82 ([illegible])

Situación

El enemigo terrestre completaba su cerco sobre Pto. Argentino y solo esperaba que la Br I 5, en el flanco sur, lograra su aptitud para encarar el ataque final con las demás unidades, ya listas y hostigando las defensas argentinas desde el NO y Oeste. Para lograr este apresto, la Br I 5 (del Gen. ANTHONY WILSON) debía finalizar el desembarco anfibio de algunas unidades (guardias galeses y escoceses) en la zona de Pto. Fitz Roy, y otras -hacia la misma zona- helitransportadas. Ambos movimientos procedentes de la cabecera de playa en San Carlos..

El Carrier Battle Group, había ya casi finalizado su principal tarea y se empeñaba ahora principalmente en el apoyo de fuego naval a las operaciones terrestres, al tiempo que empleaba su arma aérea en el apoyo aéreo directo (los GR 3) y en la defensa contra aérea (los FRS 1) en toda la extensión del archipiélago y el mar donde operaba la Task Force.

La intención de la FAS

Como en días anteriores, la FAS mantenía su objetivo de ataque a buques, considerándolo el más rentable, aunque no había logrado, en los últimos días, ubicarlos con precisión y oportunidad. Este día lo iba a lograr.

Asimismo mantenía su intención de efectuar interdicción al TO, mediante ataques a buques logísticos, en nuestro lejano litoral marítimo, que se dirigieron a la zona de operaciones de Malvinas. También en este aspecto iba a lograr resultados a sus esfuerzos, planes y preparativos de días anteriores.

Así, mientras su EM planificaba las salidas de ataque a ON dentro del radio de acción de sus caza bombarderos y perfeccionaba todos sus medios de detección e información para lograr ubicarlos, inició las operaciones -este día- con el complejo ataque de interdicción: (Anexo Diario de Guerra FAS)

- 05:30 hs. despega el buque 1 (Un B 707 - Tripulación ?) desde PAL.
- 06:00 hs. despega desde PAL, MATILDE (Un C-130) Tripulación ? adaptado para BOH con (armamento?) (mira etc.) en enlace permanente con el Buque 1 (Anexo informe posterior de esta salida TC 68 Com. MELA). Recibido en el CAE.
- 06:10 hs. despega desde PAL el Buque 2 (otro B 707) No hay más datos. (Elaborar misión, objetivo, tripulación, informe, etc.)
- 08:26 hs. MATILDE informa detección radar a 55 NM 46° 04S-49° 10' W, Rº 195, Velocidad 15 KT.
- 08:45 hs. MATILDE informa contacto visual a FL 200, buque casco negro, estructura gris con containers.

- 08:50 hs. FAS ordena se lo intime a dirigirse a un puerto del continente, caso contrario será atacado. Se asigna frcia. HF 2182 - 8364 - UHF 121.5 - VHF 121.5.
- 09:05 hs. MATILDE informa buque no responde a llamadas de intimidación (castellano-inglés).
- 09:15 hs. MATILDE informa reconocido buque HERCULES (bandera liberiana). Continúa llamada intimidatoria sin respuesta. FAS ordena el ataque intermitente y prolongado.
- 10:15 hs. MATILDE informa buque atacado con resultado aparentemente negativo, pone Rº 360º, FAS ordena mantener contacto radar.
- 11:08 hs. FAS ordena Dep. Ella NEGRO (4 MK 62) OM Hércules.
- 11:43 hs. Dep. MDP - Ella NEGRO - Tripulación ? Armamento ? para reunión con MATILDE y OM Buque Hércules (Incluir informe posterior de esta misión)
- Decola también OCAT ~~Datos~~. HS 125 - RANQUEL . Tmp. ~~Hs. 10.5~~ TOM POGGI - ALF. MARIANI - SA ACOSTA - OCAT VCOM PEREYRA. DEP MDP 11:20 ARR MDP 1500
- 13:10 hs. MATILDE informa HERCULES con Rº 080.
- 13:30 hs. Jefe de Turno Pto. Belgrano informa-vía CAE-que buque HERCULES es de bandera liberiana y se dirige a ALASKA por el Co. Hornos.
- 13:35 Hs. FAS ordena a NEGRO suspender ataque y dirigirse al arr a TRE y a MATILDE a PAL. Regreso en vuelo bajo por posible PAC.
- 17:20 hs. Arr. MATILDE en PAL.
- Hora arr. de Negros y OCAT?
- 20:00 Hs. El CAE recibe un mensaje de EE RCSF que retransmite comunicación de barco mercante HERCULES informando al servicio de guardacostas de USA que fue bombardeado por un avión cuatrimotor (Anexo ALFA del CAE. Parte novedades 081700/090800 JUN 82).

Los ataques en Bahía Agradable

Mientras se desarrollaba la anterior operación, el comando FAS recibe (10:26) información del CIC MLV que hay movimientos de buques en la zona de Punta FITZ-ROY, serían dos grandes y otros chicos. Se estima un posible desembarco. Entonces la FAS entra, nuevamente para asombro del mundo, en una nueva y gloriosa operación (Anexo QAM de Pto. Argentino).

1º Primer empleo

Lanza ~~nuevamente~~ sucesivamente dos Ellas de A4B y dos de M5 para AON y dos más de M5, armadas solo con cañones (3 x 1300), para diversión: (Anexo Gráfico libro MORO)

~~Las~~ Previo a las salidas de combate decola el reabastecedor - PARCA - 1KC 130 (Vcom. CANO; Cap. HRUBICK, Vcom. SERVATICO) desde GAL 11:57 al PCRA (52º 00S/66º 00 W).-

a) OF 1289 - 4A4B - MASTIN - 3BR - AON.
(1) 1er. Ten. FILIPINI (2) Ten. GALVEZ; (3) Ten. AUTIERO; (4) Alf. GOMEZ. Dep. GAL 1221 y se dirigen al REV.

b) OF 1290 - 4 A4B - DOGO - 3BR - AON
(1) Cap. CARBALLO, (2) Alf. CARMONA, (3) 1er. Ten. CACHON, (4) Ten. RINKE Dep. GAL 12:21 y se dirigen al REV.

Desde el PCRA regresan por Tec Mastín 1 y 3 y el DOGO 1 ("Llévelos a la gloria") (Libro de D y H Cap. CARBALLO). Quedan constituídas luego del REV, dos secciones (5 aviones) DOGOS: (1) 1er Ten. CACHON, (2) Alf. CARMONA, (3) Ten. RINKE y MASTINES (1) Ten. GALVEZ, (2) Alf. GOMEZ y continúan hacia el OM, pasan razante por la zona y ven helicópteros y tropas, pero no buques; (13:55) al finalizar el recorrido inician viraje a la derecha y ahora sí, más al sur, avistan a dos buques de asalto de la flota auxiliar (RFA) el Sir TRISTAN y Sir GALAHAD. Los dogos se lanzan sobre el GALAHAD y el Nº 1 arroja sus bombas que hacen impacto en el centro de la infraestructura; el DOGO 2 observa impactos directos pero a él no le salen las bombas, el Nº 3 ratifica los impactos de CACHON y lanza sus bombas, largas, que rebotan en el agua y explotan en la costa donde gran cantidad de personas y material son afectados por dichas explosiones.
Entran acto seguido los dos MASTINES que, debido al humo que ya cubría el buque atacado, se dirigen al Sir TRISTAM, al frente queda el MASTIN 2 (Alf. GOMEZ) cuyas bombas dan en la línea de flotación, (observadas por el Mastín 1) y y finalmente ataca GALVEZ que lanza apuntando al mismo lugar, estimando haber impactado. Logran destruir a los dos buques (uno se hundiría a poco (GALAHAD) y el otro irrecuperable fue ~~hundido posteriormente~~). trasladado a museo (UK)
El MASTIN 2 regresa con su TER central destruído por impactos.
(Anexo: incluir todas las descripciones británicas)- ~~bastante exactas y fotos, filmes, etc. de este ataque)~~.
Los Dogo/Mastines, regresaron -gloriosos- a GAL donde arribaron entre 15:18 y 15:25 sin otras novedades.

c) OF 1291 - 3M5 - PERRO - 2 BR - AON - Fitz Roy
(1) Cap. ROHDE, (2) 1er. Ten. GABARI, (3) 1er. Ten. RATTI Dep. GRA 13:07.

d) OF 1292 - 3M5 - GATO - 2BR - AON - Fitz Roy
(1) Cap. CIMATTI, (2) My. N. MARTINEZ, (3) Ten. ANTONIETTI Dep. GRA 13:09.

Ambas escuadrillas (Perro y Gato) son guíadas - en la navegación de ida- por un Lear Jet ((g) ~~Fenix~~, ~~tripulación e informe posterior~~). Durante la misma regresa (desde dónde?) el GATO 3 por parabrisas astillado. La meteo en ruta: cubierto 6/8 con precipitaciones. En la zona del OM buenas condiciones. Entran al objetivo paralelo a la costa por la desembocadura S del Estrecho San Carlos y a 90º de Rada Agradable, volando sobre el mar, avistan una Fragata tipo ROTHESAY, estacionada, casi estática en dicha rada. Inician viraje a la izquierda y se encolumnan para el ataque. Atacan los PERROS; el Nº 1 lanza sus bombas que hacen impacto en la línea de flotación, El

(g) (OF 1291 - ANQUES/FELICE ver Escuadrón Fenix de este día)

OF 1294 - 3M5. SORRE - Cañones - Diversion
Trip. VCom VILLAR, Ten VALENTE, 1erTen CALLEJOS
Dep SLU 13:24

Nº 2? (GABARI) y el Nº 3 no lanza (porqué?).
Pero los tres aviones tiran con cañones. Aprecian poco eficaz la defensa antiaérea de la Fragata. Inmediatamente entran los dos GATOS, lanzando sus bombas y cañoneando, estimando haber hecho impactos.

NOTA: Hay varias versiones inglesas que acusan el ataque sobre la Fragata HMS PLYMOUTH, pero, si bien no coinciden respecto a los daños, sí lo hacen respecto a su posición, en medio del Estrecho San Carlos, Costa Oeste, frente a DWH; cosa que no coincide con nuestra ubicación de la Fragata atacada por Perros y Gatos (Rada agradable). Lo que sí está comprobado por testigos visuales propios es que esta Fragata, de Rada agradable, se alejó humeando fuertemente, mar adentro.

Perros y Gatos arribaron sin otra novedad a GRA arr 14:58 y 14:59 respectivamente.

Ojo: Hay filmación propia, cámara M5. de este ataque, analizarlas.

e) OF 1293 - 3M5 - ~~SOBRE~~ CARTA - Cañones - Diversión - Islas Salvajes. (1) 1er. Ten. MUSSO (2) Ten. AGUIRRE (3) Cap. MAFFEIS. Dep. SJU 13:26.

f) dorso hoja anterior

Ambas escuadrillas se dirigen hacia el OM simulando una operación de ataque por ruta directa. Llegan a Islas Salvajes (a qué nivel?) sin encontrar oposición contra aérea. (Enlazan CIC?) La meteo se presenta con nubes bajas y lluvia en algunos sectores. Y regresan a ~~GAL (?) confirmar~~ SJU donde arr 14:54 (CARTA) y 14:59 (SOBRE) Sin novedad.

2º Segundo empleo

Mientras se ejecutaba el primer empleo, que confirmaba la presencia de los buques y sin saber aún los resultados - contundentes- del mismo, la FAS ordena un segundo empleo contra los OONN y como alternativa OOTT en la cabeza de Playa Establecimiento Fitz Roy. Estas escuadrillas se encontraban despegando al regreso de la primera oleada; se había perdido ya el factor sorpresa, y eran esperadas por el enemigo aéreo que había reaccionado y se encontraba, con un máximo esfuerzo, patrullando esta área. La FAS demostraba así, una vez más, su espíritu combativo propio de los aviadores de combate de la FAA que la integraban en todos sus niveles (de conducción y ejecución) y también en los organismos de sostén logístico y apoyo técnico consustanciados, desde muchos años atrás, en ese mismo espíritu.

Así salieron:

a) OF 1297 - 3A4B - MARTILLO - 3 BR - AON y Establecimiento Fitz Roy (1) 1er. Ten. BERRIER, (2) Alf. VASQUEZ, (3) 1er. Ten. SANCHEZ. Dep. GAL 15:17

b) OF 1296 - 3A4B - MAZO - 3BR - AON y FITZ ROY (1) 1er. Ten. BOLZAN, (2) Alf. DELLEPIANE, (3) Ten. ARRARAS. Dep. GAL 15:23.

sobre el lanchón (Fortiet 4)

Ambas escuadrillas se encuentran en el REV (Parca, en la posición prevista FL 100).
Eran las 15:45.- Previamente al REV se vuelve el MARTILLO 1 por tec. (oxígeno) Arr GAL 16:30.- Posterior al REV retorna el MAZO 2 (oscilación RPM). Queda entonces una escuadrilla de 4 gloriosos halcones. (1) 1er. Ten. BOLZAN, (2) Ten. ARRARAS, (3) 1er. Ten. SANCHEZ, (4) Alf. VASQUEZ. Arriban rasante por la costa Sur de Isla Soledad, cruzando chubascos y sobrevuelan la zona del CM pasando al N de Pto. Fitz Roy. Reciben nutrido fuego de A Aé. Siguen, ven los buques previamente atacados (humeantes en Ba. Agradable) a su derecha y sobrepasando los mismos inician viraje a la derecha, en contacto ahora con el Br MLV. (~~Ojo no figura en los informes del Br MLV~~), quien les indica que el blanco se encuentra más al O de la posición de la escuadrilla. Están ya sobre el agua, todavía al E de Ba. Agradable, observan un lanchón de desembarco navegando rápidamente hacia la costa. Entonces el Nº 3 (SANCHEZ) ve a su derecha y arriba, a 2 Harriers lanzando sus misiles. Uno impacta en el Nº 4 (alf. VASQUEZ) que se estrella en el mar y el segundo impacta en el Nº 2 (Ten. ARRARAS) a quien se lo ve eyectarse y abrirse su paracaídas en la zona ocupada por el eno.
También el Nº 3 observa que el Nº 1 (1er. Ten. BOLZAN) efectua su lanzamiento sin comprobar impactos e inicia su salida hacia la izquierda (mar) realizando bruscas maniobras evasivas y pierde todo contacto con él. Entonces el Nº 3 (1er. Ten. SANCHEZ) aborta su ataque y escapa (el único) de la persecución de los Harriers. Llega al REV, con impactos de esquirlas AAs y luego a GAL donde Arr 17:41.
Quedaban 3 halcones, centinelas eternos, en nuestro archipiélago.
La versión británica (Libro AWSA, pag. 195/7):

"Por el resto de la tarde las PACs patrullaban los cielos alrededor de Fitz Roy, pero con los PALs lejos en el Este y la pista terrestres de San Carlos temporariamente F/S, había frecuentes ausencias en la cobertura aérea. El atardecer se aproximaba rápidamente, cuando el FL LT DAVE MORGAN y el LT DAVE SMITH (RAF) del Sqdn 800, arribaron al área. Mientras orbitaban al límite de CHOISEUL SOUND a 10.000 ft, columnas de humo negro se elevaban de los aún ardientes buques y se esparcían hasta 10 millas al norte, como un hecho dramático del horror de la guerra. Abajo del avión un pequeño lanchón de desembarco emergió de este Estrecho, MORGAN chequeo con su buque control y comprobó que era propio. Entonces vio atrás del lanchón a un avión que se le aproximaba desde el SE en vuelo bajo.
Abordo del lanchón, que pertenecía al HMS FEARLESS y que iba de Ganso Verde a Fitz Roy, el C.1º M. PRICE había justo dejado su lugar, a la sombra de un Land Rover que lo protegía de la espuma, para pedir un libro prestado a un camarada: ..- Súbitamente sentí un "Jushh" y una masa gris pasó sobre mi cabeza, luego una bomba explotó 20 mts. larga. Enseguida otra bomba impactó en el buque y lo próximo que sentí era que volaba y me estrellaba contra uno de los traillers. Esto fue lo último que ví por una semana.
"Seis hombres fueron muertos en el ataque, el lanchón se hundió más tarde, luego de rescatarse sus sobrevivientes".

Morgan ya estaba en picada cuando las bombas explotaron: "Dí a pleno invertí y me lancé hacia él. En la picada me di cuenta que había 2 aviones más que seguían al primero. Uno impactó una bomba a popa del lanchón que explotó furiosamente, eso me encolerizó. Cuando estaba a 2000 Ft vi un cuarto avión. Decidí ir por él. En la penumbra Morgan pensó que los aviones enemigos eran MIRAGES, pero en realidad eran Skyhawks del Grupo 5.

Mientras tanto el Sea Harrier seguía en una picada con potencia a casi la velocidad del sonido "Me coloqué atrás pero, con velocidad superior, el avión se me hacía rápidamente más grande en mi parabrisas. Enganché mi misil a alrededor de 1500 yardas y disparé a 1000 yd. Mi misil hizo un pequeño corcobo y luego se lanzó hacia él explotando cerca de su empenaje, hubo una bola de fuego y las partes comenzaron a caer al agua.

No hubo reacción alguna de los otros, interesados en salir del blanco, sin intentar cubrirse recíprocamente".

Ya casi sobrepasando, Morgan viró hacia el segundo A4. Su piloto pareció haberse anoticiado porque inició un viraje a la izquierda, MORGAN enganchó su segundo sidewinder y disparó: "Creo que él lo vio venir porque revirtió el viraje, pero el misil también revirtió, cruzó delante mío y se dirigió a él cuando ya había virado unos 40°, la explosión lo partío en la raíz del ala y se estrelló en el agua.

Ahora quedaban dos y aún los Harriers los tenían a tiro.

Habiendo disparado sus dos misiles, MORGAN inició un rápido ascenso vertical para quedar fuera de la trayectoria de SMITH que lo seguía; ahora era su turno: apuntó el misil que había seleccionado a uno de los aviones que tenía al frente, escuchó la señal de enganche en sus auriculares que confirmaba que la cabeza del misil infrarrojo había adquirido el blanco y presionó el botón de disparo. El recuerda "Hubo un brillante flash y un zumbido cuando efectué el lanzamiento, que sacudió suavemente mi avión.

Seguramente el Mirage estaba demasiado bajo o demasiado rápido o lejos... Observaba con una suerte de fascinante impotencia. Todo parecía haberse detenido aunque en la realidad mi Sea Harrier iba rozando las olas a más de 10 nm por minuto. Luego la penumbra se iluminó por otra explosión y consecuente bola de fuego. El, debe haber estado volando tan bajo que el impacto del misil en el avión y el de éste contra el suelo parecieron simultáneos."

Volando el 4° avión, el Ten. Héctor SANCHEZ fue un espectador impotente ante los derribos de sus camaradas; todo había sucedido tan rápidamente. "El skyhawk en la cola, lo que lo desintegró. El piloto se eyectó pero su paracaídas estaba incendiado..." Sánchez eyectó sus tanques externos, dio a pleno y se mantuvo rasante alejándose del área tan rápido como le fue posible. Ninguno de los otros tres pilotos sobrevivieron. Desde el principio al fin el combate había durado menos de un minuto y medio."

c) El reabastecedor - PARCA 1 - luego de reabastecer al avión del 1er. Ten. SANCHEZ detecta una pérdida de combustible en el C-130, iniciando el regreso a las 17:27.- A las 17:45 y

atrás mío explotó y el Nº2 fue impactado

ya a 10 NM de GAL se declara en emergencia, logrando arribar a GAL a las 17:56 sin otra novedad. asimismo, a las 11:35 Dep CRV el PARCA 2 (Vcom PESSANA cte) Arr CRV 18:58.-

d) CF 1298 - 4 A4C - YUNQUE - 3 BRP - AOT en Fitz Roy. Dep. SJU 15:36. (1) Cap. CAFFARATI, (2) Ten. ZATTARA, (3) Ten. PAREDI, (4) Alf. CODRINGTON. Navegan hacia FCRA donde reabastecen del PARCA 2.
El Nº 4 carga 1000 lts menos (debido a escasez en el PARCA).
Cuando arriban a 100 nm del archipiélago y volando sobre tope 8/8 nubes medias y chaparrones aislados descienden a razante. La visibilidad está reducida por bruma y hora crepuscular. Adoptan formación tendiente a la línea.
Escuchan llamados del CIC MLV pero no contestan. Unas 5 NM antes del CM (Establecimiento Fitz Roy) el guía avista al Sir Galahad ardiendo en su parte media. No avistaron PAC y el terreno se desdibujaba por falta de luz, pudieron ubicar el blanco por los fogonazos de la AAé que era intenso desde el frente y costados). Efectúan el lanzamiento general y en salva, cuando el Omega del guía indicó el CM (unos 1000 mts dentro del terreno). Escapan bajo nutrida defensa antiaérea que proviene del Establecimiento y de los cerros al norte. Al no tener el crepúsculo de frente se veían con nitidez los misiles facilitando la evasión.
Lamentablemente el 3 y 4 no lanzaron sus bombas y se les trabaron los cañones (fallas técnicas u oposición AAe?).
En el regreso, el Nº 3 avista un avión enemigo que orbitaba a 4000/5000 ft por lo que continúa razante. Logra conectar con el PARCA 2 que lo reabastece, aunque también tiene pérdida por lo que sigue conectando al reabastecedor hasta próximo a la Base.
Los Yunques arriban a SJU a 17:51 (1); 17:57 (2); 18:06 (3); 18:10 (4).
La versión británica (Libro AWSA, Pag. 195):
"La Fuerza Aérea Argentina había demostrado contundentemente que todavía estaba en el negocio, pero los subsiguientes ataques (los del 2º empleo) encontraron defensas más fuertes y poco pudieron lograr.
A poco de las 17:00 pm el Cap. Caffarati lideró una escuadrilla de 4 Skyhawks en el área, donde recibieron una recepción muy caliente de los infantes en tierra y las ahora reposicionadas baterías RAPIER. "Desde los costados de los cerros, pelotas rojas salieron en mi búsqueda; pensé que me alcanzaban. Repentinamente mi avión vibró por lo que parecían 2/3 martillazos. Miré mi temperatura y taquímetro pero no indicaban nada anormal" recordaba el Alf. CODRINGTON a la cola de la formación.
"Ví no menos de 6 misiles subiendo hacia nosotros desde el terreno. Uno explotó muy cerca de la cola del Ten. Ten. PAREDI, otro venía derecho hacia mí. Instintivamente dí pleno y ejecuté un viraje muy escarpado y el misil me pasó por debajo".

Los 4 Skyhawks tuvieron misiles explotándoles muy cerca, éstos lo hacían al límite de su alcance. Los aviones de Paredi y Codrington recibieron impactos de armas livianas y ambos salieron con sus tanques pinchados. Se las arreglaron sin embargo para encontrarse con el KC 130 reabastecedor y se enchufaron, luego el trío puso rumbo a Río Gallegos (en realidad era SJU NT). Solo cuando tuvieron su base a la vista, los pilotos rompieron con_tacto y se dirigieron directo al aterrizaje.

e) <u>Cobertura aérea</u>: ~~[illegible]~~. En este segundo empleo también fue utilizado el sistema M III para cobertura y diversión, simultáneamente a la ejecución de las operaciones de ataque.
- OF 1300 - 2 MIII - FLECHA - MATRA MAGIC - Cobertura (1) Cap. ARNAU (2) My. LUNA Dep. GAL 16:00.

- OF 1301 - 2 MIII - LANZA - MATRA MAGIC - Cobertura (1) Cap. GONZALEZ, (2) CAP. BALLESTEROS.
Dep. Gal 16:04.-
Arriban a la zona enlazando con CIC MLV. La Sección FLECHA a FL 320 y MLV le informa que tiene PAC a 12 NM en la cola. Ingresaba ya la Sección LANZA y MLV le ordena interceptar a dicha PAC. Esta PAC, al advertir la maniobra desciende rápidamente (nivel que estaba?) y el CIC pierde contacto. Eran las 16:45 hs. FLECHA y LANZA regresaban sin otra novedad arr GAL 17:37/ 17:39.-

Caía la noche en el TOAS, los buques de la Ba. Agradable, seguirían ardiendo. La oscuridad velaba los dolores físicos y morales de un intenso día de guerra.

3°) <u>El Escuadrón Fénix</u>

También este día, ya repuestos de la pérdida de su jefe.-06 JUN 86-; el Escuadrón Fénix cumplía con decisión y coraje, sus utilísimas tareas:

a) CCAT ataque a Hércules.- ~~Incluir todos los datos e informe. (POGGI)~~. *sigue al dorso de esta pagina (x)*

b) OF 2317 - T.21 - PERRO - CRV-*OM* GRV - ~~[illegible]~~ *Retransmisor MATILDE*
FL 430, ~~enlace con MATILDE~~. Dep. CRV 0913 Arr CRV 14:00
~~[illegible] Incluir detalles.~~ *dorso (y)*

c) OF 2318 - ~~[illegible]~~ *LC* + LV CTV + DIQUE + GRA Punto 5420 s/ 6200 W Dep. GRA 17:30 Apoyo ~~[illegible]~~ - ~~[illegible]~~ Arr GRA 20:39 (~~No hay más datos. Apoyo a los F 28 de ARA que cruzaron?~~).

Tripulacion Cap SURI Ten Felice.-

de los F28 ARA en cruce a MLU

d) OF 1291 - LC - sin indicativo - Trip Cap ALQUES Ten FELICE.- Guiado ellos Perro y Gato. Dep GRA 14:10.- vuela hasta 40 NM de Fitz

Hoy y regresa a GRA donde ARR 16:10.- sigue al dorso de esta hoja (z)

(X) 1 LJ - RANQUEL - Tmp. Ten POGGI - Alf MARIANI - SP ACOSTA
OCAT Vcom PEREYRA. Dep MDP 11:20 guia durante 800 NM
a la Ella MK62 - NEGRO, presencia el ataque,
advierte peligro de PAC y regresa a MDP 1500.-

(Y) Tmp. Cap GONZALEZ - 1er Ten CERCEDO

(Z) Esta era la última salida operativa del glorioso escuadrón Fénix.
La Patria y la FAA no olvidarán nunca su existencia y sus hombres
(Lista completa en Anexo - My ARQUES)
civiles y militares que tripularon sus disímiles aviones (de dotación de la FAA y requisados del ámbito civil - Anexo My Arques)
que asombraron al enemigo y al mundo aeronáutico con su ingenio, capacidad profesional, vocación aérea militar, y coraje indiscutible, llevaron en su corazón el orgullo argentino del deber cumplido.-
Honor y gloria para ellos.-

4°) <u>E y R cercano</u>

Nuevamente el solitario PLATINO efectuó su rutinaria E y R. desde BAM SCZ.

-OF 148 - 1T560 - PLATINO I Dep. SCZ 0930
Tripulación?
Arr SCZ 1200.

-OF 149 - 1T560 - PLATINO II - Dep. SCZ 15000
Tripulación?
Arr SCZ 1800.

<u>La actividad de nuestra aviación naval</u>

Este día, la Aviación Naval, cumplió las siguientes actividades operativas, desde GRA.

1°) <u>Cruces del puente aéreo</u> . Dos F-28 logran cruzar y arribar a BAM MLV.

-LV CON - DEP GRA 1720 - Arr MLV 18:40 Dep MLV 1905.

-LV PER - Dep. GRA 1745 Arr MLV 19:15 Dep. MLV 1935.

Ambos F-28 regresan a GRA S/N.

2°) <u>Ataque a objetos terrestres</u>. Dos A4Q despegan de GRA 08:46 indicativo TABANO y se dirigen a Isla BROKEN (cerca Cas. Aeron. Calderon) donde efectuaron un ataque a objetivos terrestres a las 10:00 y regresan S/N.

<u>Los sucesos en Malvinas</u>

Aparte de nuestro exitoso ataque a Fitz Roy, este día suceden otros hechos menores en nuestro archipiélago:

1°) Se accidenta un GR3 - Matr XZ 989 (Wg Cdr Peter Squire) en la pista terrestre enemiga en San Carlos. El avión inutilizado y la pista F/S toda la tarde.

2°) <u>Intento de enlace</u>. En frecuencia 4.500 a las 10:45 el enemigo intenta efectuar un enlace entre el Vcom. COSTA prisionero y abordo de un buque de la TF y el Brig. CASTELLANO (CATOM); no se lo atiende (Ampliar.)

3°) <u>Fuego Naval</u>. A las 23:00 hs. comienza el bombardeo naval y terrestre sobre el área de Puerto Argentino.

<u>Las lecciones de este día</u>

1°) Estudio, en el Sistema M5, de los ataques a objetivos navales en base a datos históricos y su confrontación con el material fílmico obtenidos por las cámaras fotográficas de los distintos aviones intervinientes.
Recopilación y reproducción.

2°) Comportamiento, deberes y derechos del personal militar hecho prisionero. Tareas que puede cumplimentar con el enemigo.

3°) Empleo de caza interceptor de baja cota para acompañamiento de escuadrillas de ataque. Posibilidad de adaptación de algún sistema de armas existente (ó a obtener) que cumpla estas exigencias. Equipamiento. Pisibilidad de equipamiento de algún misil A-A (con las bondades del AIM 9L) para dotación de nuestros interceptores puros y de nuestros C/B. Indefensión de nuestros CB ante interceptores de la RN. (2° empleö).

(sobre Estancia House y The LAGGON)

CAP V - LOS ULTIMOS ATAQUES de la FAA

El día 09-JUN-82

La situación

Sin duda, los ataques de la FAS en Ba Agradable, causaron un trastorno imprevisto en el plan enemigo para capturar Pto. Argentino. La FAS esperaba, honestamente, que nuestras FFTT en el archipiélago, hicieran alguna maniobra de infantería que aprovechara esta nueva situación creada por su esfuerzo y decisión. Pero no fue así, nuestras fuerzas no intentaron un avance en la zona, que fue ~~seccionado~~ y, con más efectividad, nuestra Artillería mantuvo sus ataques que evitaron el avance enemigo, dispersando algunas formaciones. Es decir, si bien el enemigo había sufrido un rudo golpe aéreo, en el terreno operaba con tranquilidad y reagrupaba sus fuerzas.

Quedaba, nuevamente a cargo de la FAS, mantener el ataque a esa zona y por lo tanto allí dirigió su esfuerzo, con los medios disponibles. No descuidó tampoco las operaciones de interdicción, para lo cual mantuvo la ejecución de la EyR lejanos y una sección de MK 62 en MDP. Y otra en GAL pues tenía indicios de la posibilidad de que, por el mar austral ingresaran buques de apoyo a la Task Force.

La meteorología

1°) Area del continente: Una circulación anticilónica en la zona de operaciones produce buen tiempo y condiciones para vuelo VFR.

2°) Area de Malvinas: Una circulación de aire frío produjo CB aislados con base entre 500/600 mts. y algunas precipitaciones en el E y NE de MLV.

3°) QAM INC 14:00 hs. 3 Km. - 4 SC AS/600-6/2 - 300/15.

Las operaciones de ataque de la FAS

1°) Los medios de apoyo:

a) 13:15 Dep. GAL - KC 130 - TC69 - CIERTO 2 -
Vcom. NOE - My. BRIEND - Cap. BILMEZIS - S.M. CUFRE - C.P. GOLIER - S. Aux. SOSA - S. Aux. MAGNONI - S.P. CARAVACA.
PCRA 52° 30 s/65°00W - FL 100

Abasteció a 2 A4-Q (?) TEJA (15:00 Hs.) (No llegaron al OM) y a 3 A4B - PITON y 4 A4C Cobra. (A estos últimos Cobra 1 y 2, los trae enganchados hasta la vista SJU por pérdida de combustible al regreso)
Arr GAL 17:33.

b) 13:20 Dep. GAL - KC130 TC 70 - CIERTO 1
Vcom. PESANNA - 1er. Tén. VACCARO - My. GOMEZ - C.P. CENINO - C.P. MARTINEZ - S.Aux. ARDIZZONI - S.Aux. AMENGUAL.
PCRA (al mismo del 2°) FL?
No efectuó REV y regresó a CRV Arr 1803.

2°) Los ataques a la zona Fitz Roy

a) OF 1302 - 3 A4B - PITON - 3BR - OM
Buques en Ba al Sur de Establecimiento Fitz Roy.- 1er. Ten. BERRIER - Alf. DELLEPIANE - Ten. GELARDI - Dep. GAL 13:57.

b) OF 1303 - 4 A4C - COBRA - 3BR - OM idem.
Cap. ALMOÑO - Alf. MARTINEZ - 1er. Ten. CONSTANTINO - Alf. ISAAC - Dep. SJU 14:05, apoco del Dep. regresa el N° 3 por fallas en el VHF.

Ambas escuadrillas reabastecen del Cierto 2 en el PCRA previsto, luego del REV regresa el Cobra 4 (por trasvase). Inician entonces la navegación al OM los dos Cobras restantes (ALMOÑO y MARTINEZ). Se dirigen al P1 (52° 60') luego al P2 (52°/57° 30) pero por fallas en dicha navegación (Omega?) en la realidad están siguiendo una ruta apartda ± 20 nm al norte. Van razante y se aperciben del error al sobrevolar Mte. Kent y aparecer sobrevolando Ba. Anunciación. Deciden regresar por la Costa Norte de las Islas. Allí el guía advierte pérdida de combustible del numeral (impacto con pájaro y rotura manguera sistema hidráulico de freno). No observan buques, PAC, ni AAa. No enlazan CIC por tener órdenes de silencio de radio. Eyectan las cargas externas y se dirigen nuevamente al REV, donde acoplan al Cierto 2 quien los remolca hasta 130 NM de SJU. Aterriza primero el N° 2, con problemas de freno, engancha barrera S/N 17:00, el N° 1 (~~[illegible]~~) los sigue a continuación S/N.

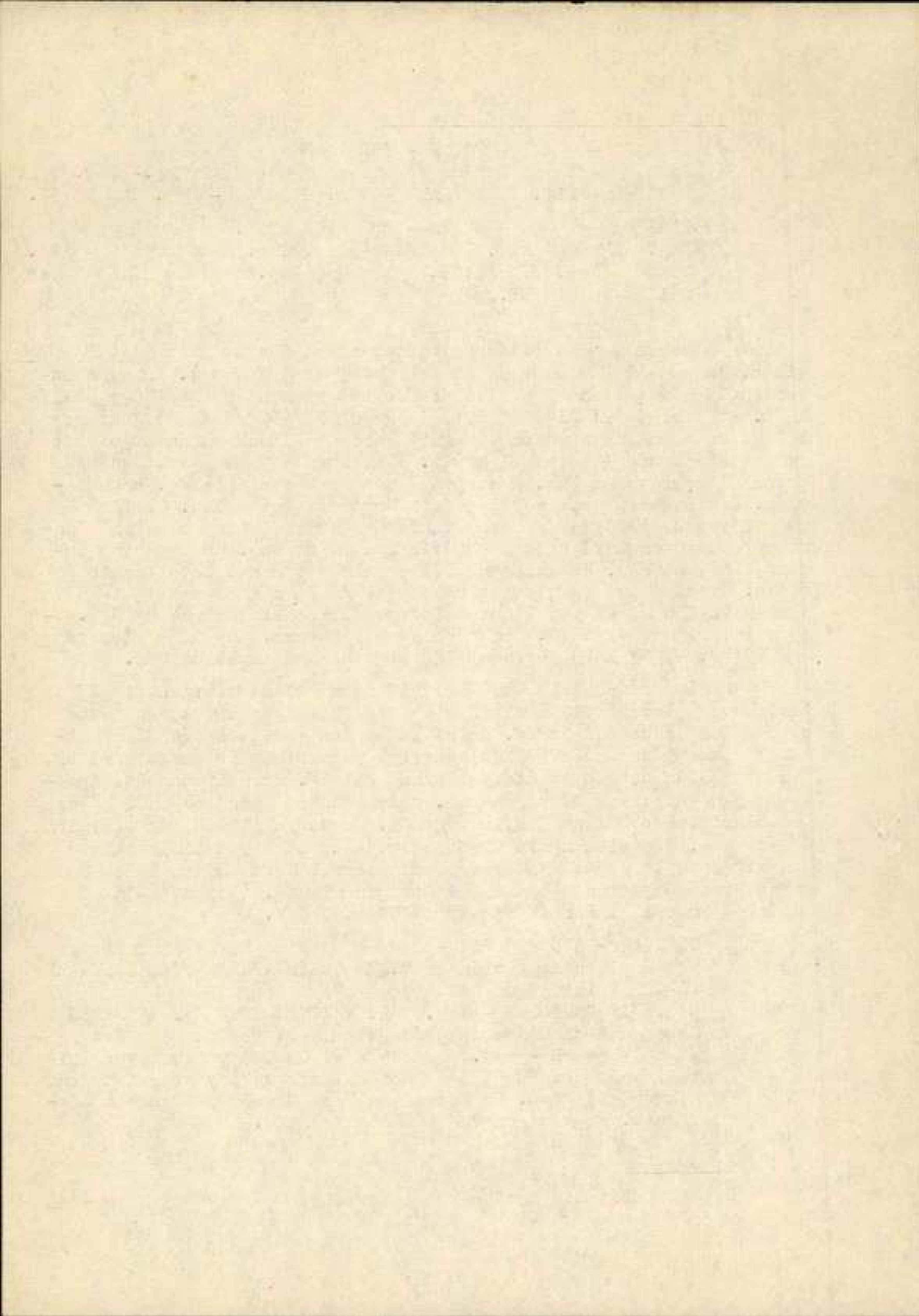
La Escuadrilla PITON reunida con la anterior en el REV de ida, navega formándole a distancia a la COBRA y advierte que ésta se desplaza hacia el Norte. En el punto dos (aceleración) la pierde de vista y entonces (PITON) corrige para bloquear en ruta al P2, razante salen correctamente a la zona del OM. Identifican Ba. Agradable y no observan buque alguno. Solo ven mar adentro - a 2 NM de Establecimiento ~~FR~~ una lancha pequeña. Escuchan al CIC dar posición de una PAC. No avistan ningún objetivo terrestre y deciden volver con viraje a la izquierda, regresando por el Norte hasta Islas Salvajes, donde eyectan cargas y se dirigen al REV. (Reabastecen? de quién? Cierto 1?). Finalmente Arr SJU 16:50 S/N.

c) OF 1304 - 3 M5 - CORAL - 2BR - Objetivo naval a confirmar por explorador (Quién era?, un avión ARA? Sería el LV ALE (B-200)? Iba algún OCAT nuestro?)
Cap. MIR GONZALEZ - 1er. Ten. ANTONIETTI - My. MARTINEZ
Navegan hacia el archipiélago guiados por un Lear Jet (Trip ? ~~[illegible]~~., éste era el OCAT?) y arribaron (nivel) a la zona de Islas Leones (por qué?) y no avistaron ningún objetivo. La meteo era 7/8 SC a 3000 pies con lloviznas. Regresaron S/N a GRA Arr 16:22.-

3°) La E y R

La FAS había disminuído sus operaciones de E y R y diversión

FITZ ROY



con los medios del Escuadrón Fénix y ésta responsabilidad la había asumido la aviación naval con su reciente dotación de B-200. Pero se advierten inconvenientes en esta operación conjunta que dan por resultado la ineficiencia de n/operaciones de ataque este día (casos PITON y CORAL) que no encuentran los objetivos esperados. Aparentemente la E y B ARA informaba a la FAS sobre sus detecciones pero no funcionaba el sistema de guiado y control de n/ acciones de ataque (confirmar con EM FAS) por parte del CCAT ~~en vuelo~~ acciones.

a) Estratégica: Volaron los B 707?

b) Cercana: La rutinaria de PLATINO 1 TS 60 desde SCZ; I de 0930 a 12:00 hs y II de 15:30 a 18:00 hs. S/N. Tripulación?

4°) Modificación del dispositivo de despliegue

La FAS este día ordenó el traslado de los Escdn I y II de A4B que operaban de GAL a SJU. (Ampliar. Causas, informe, etc.)

En nuestro archipiélago

1°) Ataques de artillería y navales. Las posiciones defensivas de nuestro despliegue terrestres fueron bombardeadas, durante la noche 8/9 JUN - por la artillería enemiga, (zona 2 Hermanas) desde el Oeste y el fuego naval (zona BAM MLV) desde el mar.

2°) Repliegues de helicópteros al continente

La FAA ordena (Quién?) el repliegue de dos CH 47 (el H 91 y H 93) del Escuadrón helicópteros en Pto. Argentino a GRA. Incluir tripulaciones y cargas. Informe misión. Causa o apreciación. Dep. INC 06:05, Arr GRA?.- La navegación se efectuó en condiciones nocturnas y realizando vuelo de contorno (50 ft sobre obstáculos) para evitar ser detectados.

3°) Dos cruces de ARA

Dos F-28:
LV MAL que arriba MLV 19:09 hs.
LV COM " " " 19:29 hs.

4°) ~~Derribo sin confirmación~~ Daños a un GR3

Informa RI 3 que a las 11:00 hs. un Harrier atacó un camino en su franja de combate. Fue repelido con armas livianas y aparentemente averiado. Los británicos (Libro AWSA, pag. 199) admiten estas averías en el avión (GR 3) del FLT LT MURDO MAC LEOD que debió bajar su tren de aterrizaje (en el PAL) con el sistema de emergencia. "Tenía [illegible] agujeros en el avión y cortadas líneas del circuito hidráulico en los planos y fuselaje".-

5°) Coordinación para el Apoyo Aéreo Directo

Al anochecer, personal del Escuadrón Pucará (Quién?) en el Puesto de Comando de Pto. Argentino coordina con el Ejército Argentino una salida de IA 58 en AAD predispuesta para el día siguiente.

Las lecciones del día

1°) Análisis del sistema cartográfico empleado por planificadores y ejecutores en la batalla aérea de N/Islas Malvinas. Nuevos sistemas en elaboración (DMA) en la FAA.
Su implementación y uso en nuestra institución.

2°) Análisis de inconvenientes y proposiciones hechas por el Escdn Helicópteros en su informe al CATOM (Anexo).-

El día 10-JUN-86 (JUEVES)

La situación en nuestras Islas Malvinas

El enemigo iniciar el parrafo adentro 1 Todo.---

1. Todo el esfuerzo bélico enemigo se concentra sobre nuestras defensas de Pto. Argentino.- En su accionar terrestre el enemigo presiona, con fuego de artillería n/posiciones (RI4) en la zona de Mte. Kent y Longdom.- En su accionar aéreo, son detectadas 34 PAC (a partir 08:15), y varios ataques a objetivos terrestres sobre nuestros sectores del BIM 5, C/GA 3, RI 7 y la BAM MLV. Mientras que, desde el mar, continúa su fuego naval en horas nocturnas, sobre todos los sectores.- También desde helicópteros realiza ataques con cohetes filoguiados sobre Moody Brook y objetivos muy próximos a la ciudad. Este día los GR3 ~~comienzan a portar~~ continúan operando con bombas (1000 Lbr) láser guiadas aunque no logran lanzarlas debido a la inexistencia de OCAA especializados en la iluminación laser del blanco. En general, no reciben mayores requerimientos para el AAD. ~~(Libro AWSA Pág. 200)~~.-

idem parrafo 1. 2. Desde....

Nuestras acciones (AAD)

2. Desde el punto de vista terrestre, se resistía en todas las posiciones defensivas. Nuestra artillería combatía activamente. Este día, al amanecer, se cumplimentó la salida de 3-IA58, predispuesta (coordinada el día anterior) y cuyo objetivo eran posiciones de artillería enemiga en Mte. Kent y MURRELL Bridge. Nuestra artillería señaliza la zona del OM. Los 3 IA58 - ~~Mayor~~? 1er. Ten. Micheloud, 1er. Ten. Ayerdi y Ten. Morales (confirmar) despegan 08:28 de BAM MLV y siete minutos después atacan la zona con cohetes y cañones 20 mm, registrando algunas fallas de armamento (óxido en los contactos de las coheteras), pero cumpliendo dignamente la misión. Regresan los tres a su BAM MLV (08:45), el Nº 1 S/N pero el 2 con impacto de armas livianas en el plano derecho y el 3 en el fuselaje (Anexo Inf Escdn PUCARA).-

La meteorología

3. Es la siguiente:

Area del continente Pasaje de una onda frontal durante la mañana que produjo precipitaciones en la zona norte de Sta. Cruz y Chubut. Durante el resto del día se mantuvieron condiciones de buen tiempo con vientos suaves y variables, visibilidad superior a 10 Km.-

Area Malvinas Nublado 3 a 5/8 de Sc con techos de 200 a 600 mt. 6 a 7/8 Ac As. Estas condiciones se mantuvieron con una visibilidad mayor de 10 Km y no se registraron fenómenos significativos.-

La situación en la FAS

4. La FAS, éste día, concentró sus acciones en tres objetivos principales: interdicción del TOAS, apoyo aéreo directo a Mte. Kent y re

despliegue de sus escuadrones de A4B.-

1º) Interdicción al TOAS Esta operación, como días anteriores, se cumplía mediante el sistema compuesto por:

- -2 B 707 (E y R lejanos) que patrullaban las rutas meridionales de acceso al TOAS, enlazados al CFAS.-
- -2/4 MK62 armados para ACN BOH en estado de alerta en TRE y GAL.
- -1 LR HS 125 para OCAT.-

un B-707 Este día la exploración de los B 707, que, además de controlar que la derrota del buque HERMES fuera efectiva a Río de Janeiro, buscaban otros objetivos navales que se dirigieran al TOAS, observó, sin embargo, la presencia del enemigo aéreo. A las 13:10 (FL 390) avistó tres aviones (aparentemente uno grande y dos pequeños) a la latitud de Bs. As. (longitud?) que se dirigían con Rº estimado 210º.- El CFAS apreció entonces un ataque de VULCAN al archipiélago, a producirse entre 14:15/14:30 hs. y de inmediato ordenó el alerta a sus BAM de SJU-GRA, GAL y CRV y emitió las OOFF 1306 y 1307 - MIII - de GAL para intercepción de dichos aviones en el archipiélago; así:

a) OF 1306 - 2 MIII -CONDOR- 2 MATRA/MAGIC Cap ARNAU, Cap ~~Cap~~ GONZALEZ, Dep GAL 13:37

b) OF 1307 -2 MIII -DAGA- 2 MATRA/MAGIC My SANCHEZ, Cap. BALLESTEROS Dep GAL 13:54

La navegación hacia el objetivo sin problemas y buena meteorología a FL 310º sobre Estrecho Sn Carlos (CONDOR 14:15; DAGA 14:35) enlazando CIC MLV quien les informa de dos PAC, una sobre Mte. Kent (FL 180) y otra sobre Sn Carlos, muy baja, colocan rumbo 310 al mismo FL, luego permanecen en espera (090º/270º) sin noticias del Vulcan.- A las 14:40 (CONDOR) y 15:10 (DAGA) se retiran ~~los MIII~~ sin otra novedad y siempre a FL 310.- Regresan a GAL donde arriban 15:18 (Condor) y 15:37 (Daga) S/N.- El CFAS llega a la conclusión de que se trató de 2 aviones Harrier y un reabastecedor (probable Victor) en traslado (ferry) de Ascensión a un PAL alejado de Rr MLV.

2º) Apoyo aéreo directo a Mte. Kent

Ante la concentración enemiga, posiciones de artillería y probables puestos de comando, en la zona de Mte, Kent, la FAS concibe nuevamente una salida de MK62 para bombardeo horizontal nocturno a dicha área.-

Ordena así:

a) OF 1308 -2 MK62-TIGRE- 5 MK17
Cap BERTOLDI - Cap.SANCHEZ; 1er. Ten. HEREDIA - 1er. Ten. GEREZ. Dep TRE, 21:39, ~~tampoco~~ no decola numeral por fallas técnicas.

b) OF 1309 - 2 MK62 -LEON- 2 MK17

Cap. MARTINEZ VILLADA - My. ESCUDERO; 1er. Ten RIVOLIER, 1er. Ten. ANNINO. Dep TRE 21:39, tampoco decola numeral por fallas técnicas.

Ambos guías forman una sección (TIGRE) y se dirigen (FL?) ABA a Punto 1 (51° 26' S / 57° 42' W). En proximidades de esta posición avistan 5 luces sobre el agua con movimiento N/S y luego a 55 mn detectan otras dos fuertes luces amarillas.- Su OM era la ladera S/O de Mte. Kent (51° 41S / 58° 08 W) a las 23:00 hs. Dirigiéndose al P 2 (51° 34 S / 57° 44 W) y ya enlazados con CIC MLV (CINTA) éste ordena el regreso inmediato por ecos en el ~~radar~~ radial 302 INO y otros móviles al N (30 NM) apreciados como PAC.- Regresan los TIGRES sin alcanzar el OM, a TRE donde arr 00: 40/5. (lanzaron bombas?).- 00:40/5

3°) <u>Redespliegues de escuadrones A4B</u>
La FAS ya desde el día anterior había iniciado el traslado del sistema A4B a la BAM SJU a los efectos de dejar libre a BAM GAL para continuar con los MIII y traer los MV de GRA a GAL dado que, en GRA, se hacía cada día más dificultosa la operación de los MV allí desplegados, debido al ya frecuente congelamiento de la pista.- Este día se reunió en SJU a todos los A4B en servicio (cuantos eran?).-

4°) <u>La E y R cercana</u>
a) 2 secciones de IA58 desde BAM SCZ
OF 1333 - BAGRE - Trip? - 15:30/17:00
OF 1336 - NAHUEL - Trip?- 14:00/15:30

b) El rutinario TS 60, desde BAM SCZ
OF 152 -PLATINO I- Trip? - 0930/1200
OF 153 -PLATINO II- Trip? - 1500/1800
(Cual era el circuito que patrullaban?)

5°) <u>Un cruce C-130</u>
(Ojo este cruce está registrado en el info GIT como no arribó por TAC, sin embargo, el registro del VYCA MLV acusa su Arr y Dep en MLV) Confirmar.-

Este día se concretó un nuevo y glorioso cruce C-130:
- TC 64 -MARTE- Tripulación (Confirmar)
Vcom. DEMARCO, My MACLAY; Cap. MARTEARENA, S. AUX FARINA, CP RULLI, S.A. CASTILLO, S. Aux. CORTEZ.
Dep CRV 14:30, Arr MLV 18:15, Dep MLV 18:45 Arr CRV 20:30.- S/N
Ampliar con manifiesto de carga y PAX.-

Asimismo este día intentó un cruce ARA (F-28 LV MAL) que dep GRA 18:03 pero no arribó a BAM MLV, retornando a su Base.-

Las lecciones del día

5.-

1°) Comparación de las operaciones de AAD por parte de la aviación naval enemiga (incluído helicópteros) y los nuestros sobre el archipiélago (MK62 - A4 - M5 y Pucará) Comparación con las salidas de E y R táctico).-

Efectividad y sus causas.- Cantidad de requerimientos en las distintas fases de la batalla.- Helicópteros y caza helicópteros.- Comentario de dicho estudio con el EA para evaluación y acuerdo.-

2°) Estudio pormenorizado de las operaciones aéreas de interdicción al TOAS que realizó la FAS.- Nivel de comando y planificación.- Sistemas empleados. Bondades y deficiencias. Su perfeccionamiento.- Su empleo futuro.- Misiles filo guiados.- Información electrónica (Sateliteria, etc).-

3°) Las operaciones de intercepción guiadas y controladas por un sistema VYCA de abordo (AWACS).-

Insertar el parrafo debajo del subtítulo

El día 11-JUN-82 (VIERNES)

de los cuales,

La situación en Puerto Argentino

El enemigo.- Está listo para iniciar el avance final sobre Puerto Argentino con el ataque -en la noche de éste día- a Monte Longdon, Harriet y Two Sisters.- Por ello durante el día, incrementa su presión sobre nuestras defensas mediante el uso intensivo de artillería, aviones en ataques a objetivos terrestres, principalmente a nuestra BAM MLV (08::30) Y Moody Brook (16:01), e incluso helicópteros que aproximandose desde Bahía Anunciación lanza cohetes filo guiado sobre el Puesto de Comando del TOM (impacta a 150 m) y otros fallidos que caen en la rada del Puerto próximos a n/buque Ba. Paraíso, a punto de zarpar para el traslado de heridos al continente.-

Finalmente el Carrier Battle Group colabora con fuego naval, nocturno sobre Sapper Hill y aereo diurno sobre Pto. Howard. (11:10).-

(x) al dorso — de esta hoja

Un derribo (no confirmado por UK)

Dice el 1er. Ten MICHELOUD (Anexo informe) "11-Jun. Este día por la tarde, luego de una alerta roja, pudimos presenciar el derribo de un Harrier por un Roland; cuando salí del refugio (en el AD) ví caer colgado de su paracaídas al piloto eyectado, que desde mi posición, en el puesto de comando, lo aprecié sobre el mar, próximo a la costa y en dirección al estrecho que une la península que aloja al aeropuerto. En ese momento nos enteramos de la inminente salida de rescate de un Chinook. Se preparó para salir el Capitán BENITEZ y mientras ubicaban un numeral para acompañarlo (en IA 58) que en ese momento no estaba en las proximidades, tomé mi casco y chaleco y me dirigí al avión a toda velocidad. Teníamos la esperanza de cazar al helicóptero enemigo que pudiera venir en su rescate. El Cap. Benitez puso en marcha su avión, del lado de las instalaciones y rodó a cabecera, lo seguí de la misma manera y de inmediato, ocupó posición antes que yo ingresara a la pista y como me indicó la intención de despegar, aguardé listo pero sin ingresar a la pista, para hacerlo ni bien pasara delante mío. En ese momento da motor y veo que su avión se descontrola y comienza a ganar a la izquierda, en dirección precisa a dos aviones que se encontraban estacionados, en el costado de la pista del lado opuesto a las instalaciones. Impacta contra uno de ellos sin que se eyectara, aunque luego nos enteraríamos que ésto no ocurrió por no haber retirado los pines de seguridad. Sin aguardar más, ocupo posición desde la intersección, doy motor y despego dirigiéndome hacia el lugar que había visto caer el piloto inglés; ya en el lugar me encontré que había llegado el Chinook (piloto? quién era?) y tras hacer enlace comenzamos la búsqueda. Yo amplié la mía para observar a mayor distancia sin ningún tipo de resultado. Tomé altura para corroborar las referencias que anteriormente había tomado pero resultó igualmente infructuosa.

Minutos después el CIC nos informaba que una PAC tenía rumbo convergente sobre nosotros, tras lo cual nos ordenó regresar, dimos nuestro último vistazo mientras volvíamos, pero todo resultó igual. Nuestro arribo se produjo invariablemente bajo el alerta roja. Con éste aterrizaje se producía el último efectuado por un Pucará en Puerto Argentino."-

Si bien el UK no ha confirmado éste derribo, el libro "Air War South Atlantic" dice (pág. 203): -"Esa tarde (11-JUN) Peter Squire y Mark Hare atacaron posiciones de artillería cerca de Monte Longdon y Squire sintió un fuerte impacto: una munición de fusil había pasado dentro de su cabina, muy cerca de su pie, saliendo por el lado opuesto.-

(*) Dice la RN en su libro FAW * (Escdn 1(F) de la RAF a bordo del Hermes):*

"El 11-jun fueron lanzadas varias salidas contra posiciones (terrestres) argentinas, que encontraron, nuevamente, intensa oposición de armas livianas. Tony Harper (XZ 997) y Nick Gilchrist (XW 919) despegaron del "Hermes" a las 08:22 para un ataque con bombas laser guiadas sobre Pto argentino. - El nuevo par, que se lanzó a las 08:48 (Jerry Pook (XV 789) y Mike Beech (XZ 992) retornó 20 min después pues el 789 tenía fallas IFF. Alrededor de dos horas después, Ross Boyens (XZ 992) y John Rochfort (XW 919) despegaron para bombardear posiciones de tropas argentinas, pero Rochfort, a poco de despegar tuvo problemas y se vió obligado a eyectar sus bombas. Continuó pero con solo cañones (Aden).-

Jerry Pook (XV 789) y Mike Beech (XZ 133) siguieron a las 11:50 con un ataque a Mte HARRIET mientras Peter Harris (XV 789) y Nick Gilchrist (XZ 997) abandonaron el PAL a las 15:10 con bombas beluga (fragmentación) para un ataque en el area de Pto argentino.-

Peter Squire (XZ 992) y Mark Hare (XZ 133) ejecutaron la misión final del día, armados con bombas 1000 lbs para un ataque a emplazamientos de ametralladoras argentinos, cerca de Mte LONGDON.- Les dispararon 3 misiles Blow Pipe, los dos primeros resultaron cortos pero el tercero explotó alrededor de 100 ft. arriba del GR3 de Harris. Una enervante experiencia!

Mientras los dos se alejaban del blanco no estaban solos. "Ibamos en línea en vuelo nivelado y tan bajo como podíamos, cuando algo descubrí de reojo. Miré al costado y pensé "qué diablos es éso". Comprendí enseguida que eran tres misiles que nos seguían". Recordaba HARE "uno cayó a tierra, corto.- Otro nos siguió por un ratito más, luego se desintegró. Pero el tercero seguía ascendiendo y se nos acercaba; no pude ver el cuerpo del misil, solo la mas brillante llama que jamás ha visto. El misil se venía entre medio de nosotros dos, alto, luego comenzó a descender y viró hacia mí..." Al perseguirme viré hacia él y en el momento que nos cruzábamos explotó unos 100 pies sobre mi cabina. Era un Blow pipe (?) que se autodestruyó al final de su vuelo". (NT aquí el libro pasa a otro tema).-

Inicio de la batalla terrestre final

2.- El enemigo, desde sus posiciones en el cerco a Pto. Argentino (Anexo gráfico y descripción de AI) inicia la I fase de la batalla, pero, para nuestra historia de la Batalla Aérea de nuestras Islas Malvinas, nada mejor que transcribir lo que uno de nuestros aviadores en la zona, el 1er. Ten. MICHELOUD, redactó en su informe de éste día (11-JUN): (Anexo Info) "Creo que la noche que cayó el Monte Longdon, un viernes que según teníamos noticia JUAN PABLO II visitaba nuestra patria, se produjo el combate más infernal que hayamos podido presenciar. Hacia ése lugar se centraba todo el fuego de cañones navales, bengalas y miles de trasantes atizando la media noche. Luego fueron corrigiendo el tiro naval hacia nuestra casa, al lado del hipódromo, cuando una de las salvas dió tan próximo que los cascotes cayeron sobre nuestro techo; aún estando fuera buscando protección, apreciamos que un obús de ésa salva había dado en una de las casas de enfrente habitada por kelpers. Luego de dos o tres salvas muy próximas comprendimos que en cualquier momento nos darían una. Decidimos emprender nuestra marcha hacia la zona céntrica, pero enseguida desistimos del vehículo y la emprendimos a los saltos individuales, sintiendo como nunca de cerca las explosiones que como relámpagos lo hacían antes de impactar, algunas casi sobre nuestras cabezas.-
Llegamos tras éste tipo de marcha a la "casa de piedra" a pedir asilo por ésa noche al Vcom. Gimenez ORTIZ, quien se hallaba a cargo de ése depósito de víveres y que por el tipo de su construcción así se le había dado en llamar.
Al día siguiente los que volvieron por algunas pertenencias a nuestra "casa" se encontraron con un impacto de grueso calibre en una esquina de la casa, el que había abierto un considerable boquete, desparramando todo lo que se había encontrado adentro."

La meteorología

3. En MLV los QAM (Anexo) muestran tiempo parcialmente nublado 4/6 de Cb/Cu y SC entre 200/600 mts. Temp 2 a 3º C. Vientos suaves del NO.-

La FAS

4. Este día la FAS no ejecuta operaciones aéreas de ataque. Solamente se desarrollan E y R y del Puente Aéreo.-
1º) Exploración y Rto:
a) lejano: Dos B-707 (incluír demás datos) Dep PAL 05:55 y 06:30.-
b) cercano: se desarrolla desde BAM SCZ mediante dos sistemas:

-PLATINO II - 1TS20 - Tripulación - zona?
Dep 0930 Arr 1200

- NAHUEL - 2 IA58 (Trip? zona?)
  Dep 1500 Arr 16:30

2º) Puente Aéreo

A pesar de la desesperante situación táctica en Pto. Argentino éste día la FAS ejecuta un valioso cruce. También lo hace un F 28 de ARA.-

a) C-130 -TC-64 Tripulación (Confirmar) My. PALAZZI, Vcom. SANCHOTENA, Vcom. TRIBIANI, S. Aux. ROMERO, C.P. TORRES, S.P. AREVALO, S.P. SANCHEZ.
Dep GAL 15:35 Arr MLV 18:12 Dep MLV 18:28 Arr CRV 22:10.- S/N.-

b) F-28 ARA - LV DIM Dep GRA 17:42 Arr MLV 19:13 Dep MLV 19:28.- Arr S/N.-

(y) Abajo

Las lecciones del día

6.

1º) El sistema de tiro (armamento) del IA58. Dificultades y fallas producidas en BAM MLV.- Fallas eléctricas.-

2º) Prueba de bomba PBK, antitanque realizada en BAM GAL, por el C-240 Pil. Ten GABRIELLI.- (11-JUN-82).- Informe. Resultados.- Decisiones.

3º) El apoyo técnico y sostén logístico en el despliegue de Escdnes caza bombarderos. Dificultades producidas durante el conflicto.-

(y) Las tácticas PAC

5. Respecto a estos últimos cruces, los británicos idearon sutiles tácticas que les permitieran cazar algún avión de transporte de nuestro heroico - y milagroso - puente aéreo.- Dice el libro FAW de la RN:

"El 11-junio se puso en práctica una nueva táctica, usando dos secciones de Sea Harriers, imaginada ~~para~~ en un (desesperado) esfuerzo para interceptar los continuos raids de los C-130 argentinos a Pt. Stanley... - Los 4 aviones se instalarían juntos (mismo nivel) en una posición de PAC, desde allí una sección se apartaría descendiendo rápidamente a bajo nivel y se instalaría en la Bahía Reina Carlota, en la costa Oeste de la Gran Malvina. La CAP restante, a mediano nivel retornaría normalmente al "Invincible" para cargar combustible, mientras el par a bajo nivel, deambularía por la Bahía (Reina Carlota) esperando que apareciera el C-130.- Cuando

fuera necesario esta sección iría a reabaste-
cerse en la pista terrestre de San Carlos.- Se es-
peraba que la retirada de la FAA (a me-
dio nivel) sería visible en los radares
argentinos. Por lo tanto un Hércules se vería
tentado a decolar de ó dirigirse a Pto Argen-
tino.- Era un plan razonable basado
en los previos movimientos de los C-130.-
Lamentablemente no apareció ninguno
en esta oportunidad. Los dos Sea
Harriers (bajo nivel) se fueron a San Carlos
a reabastecer. Mientras aterrizaban perdie-
ron sus cubiertas en la pista metálica
aunque después fueron capaces de re-
tornar al Invincible.- Un C-130
del GTT se las arregló para aterrizar sin
molestias en el aeropuerto a las 18.15
ese anochecer!"

(NT- y a las 19:13 un F-28 de ARA!)

El día 12-JUN-86

La situación en el archipiélago

1 Al comenzar este día el enemigo terrestre inicia su embestida final hacia Puerto Argentino. Lo hace avanzado principalmente desde el Oeste (Monte LONGDON y Two Sisters) produciéndose, en la vanguardia recios contactos cuerpo a cuerpo. Muere en uno de ellos el Tte. RAMOS (EA) "por la acción de armas blancas del enemigo" (02:45). El enemigo no solo usa su infantería sino que es apoyado eficientemente por el fuego naval y la artillería de campaña. También, por el Norte (DRUNKEN ROCK), aparecen treinta (30) vehículos tipo "Scorpion", en dirección a Mte. Longdon.-

2 Nuestras fuerzas, en el frente Oeste se repliegan hacia Puerto Argentino, mientras nuestra artillería (GA 3) mantiene su eficiente accionar (CH 155 mm) sobre zona N de Mte.. Kent y N de North BASIN (posiciones de artillería enemiga), bate [illegible] un helicóptero enemigo (16:00 hs.). Entre las 04:30 hs. de este día y las 08:00 del día siguiente, nuestra gloriosa artillería (EA) consume aproximadamente 2.500 proyectiles (Anexo "Conclusiones comisión CALVI") efectuando numerosos cambios de posición.

3 Nuestra defensa terrestre, se rehace más atrás y cierra el dispositivo.

4 El avance enemigo desde el Sur Oeste (Mte. HARRIET) logra avances significativos tomando esta altura a medidía. El BIM 5, duramente castigado mantiene su posición.

5 Mientras el eno avanza en el terreno, nuestras defensas costeras lanzan un Exocet MM (03:42) contra uno de los buques que proporcionaban apoyo de fuego naval a la zona de combate; y esta vez funciona todo el mecanismo (excepto la explosión del misil) produciéndose el impacto en la popa de la Fragata HMS "Glamorgan" (a 18 mn al Sur) que destruye el helicóptero, mata a trece tripulantes e hiere a diecisiete más.

6 La Fleet Air Arm, ejecuta misiones de ataque a nuestras posiciones de artillería y a nuestra BAM MLV y mantiene algunas PAC de intercepción. Algunos aviones reciben impactos de armas livianas de nuestra infantería y uno de ellos (el del ~~Ret~~ Flt Lt Murdo Macleod) retorna al "Hermes" casi incendiándose pero logra aterrizar quedando F/S (Anexo AWSA pag. 203).

7 Un Vulcan, operando desde Ascensión, (FLT. LT. WITHERS) (RAF) alcanza Puerto Argentino y bombardea nuestra BAM MLV a las 05:50, con bombas de explosión aérea. Se lee en el diario de guerra de N/Art. Antiaérea-3a Bat " 06:00: ataca Vulcan con catorce bombas en corrida sobre nosotros, es infernal, cada cráter está a 40 m. de separación".

"06:50 explotan dos bombas de retardo. Dios es artillero".- (Anexo Diario de Guerra 3a Bat).

8 Desde el TOM se requiere a la FAS apoyo aéreo "masivo" pero sin precisar posiciones.- Posteriormente se logran determinar las posiciones de artillería en Port Harriet y sobre esa zona planifica su accionar la FAS.-

La meteorología

9. Es la siguiente:

1°) Area del Continente: Sin fenómenos significativos, parcialmente nublado con nubes medias y altas, vientos entre 5 y 20 Km del sector N.

2°) Area de Malvinas: durante las primeras horas del día estuvo afectada por un sistema de baja presión que produjo techos entre 200 y 300 mts con lloviznas y vientos leves del sector N/NO. A partir del mediodía rápida mejoría en las condiciones, con nubosidad media quebrada y favorable para las operaciones.

El accionar de la FAS

10.- a lo largo de todo el día:

1°) Primeras salidas

En las primeras horas del día y en base a los requerimientos del TOM que sufría el ataque terrestre enemigo, la FAS lanza 2 secciones de MK 62 para atacar posiciones enemigas en 51° 44' 50 " S/ 58° 10' 30" W (Bluff Cove) en BTR.-

a) OF 1310 - TAURO - 2 MK 62 - 4 x 1000 lts-~~BAP~~ BTR - AOT en Bluff Cove. Tripulaciones: (1) My. VIVAS, 1er. Ten. ROCCO - (2) Cap. PASTRAN, Cap. CASADO.-
Dep GAL 00:20. Inician navegación baja y a 35nm antes de la Isla San José, al eyectar los tanques externos, se desprende solamente uno (en el N° ?) quedando el avión asimétrico. Debe entonces retornar la sección y lo hacen nuevamente a GAL donde arriban, sin otra novedad a 01:56 el N° 1 y 01:59 el Tauro 2.-

b) OF 1311 - ACUARIO - 2 MK 62 - 2 MK 17 - AOT en Bluff Cove. Tripulaciones: (1) Cap. FREIJO, 1er. Ten. DUBROCA - (2) Cap. BREDESTON, Ten. MONDINO. Dep GAL 00:22 y 10 nm afuera, el N° 1 regresa (a TRE) por instrumentos navegación F/S sigue solo el Cap. BREDESTON y su navegador y alcanza el OM a las 01:20 hs. (El único de los 4 Camberras) y lanza sus bombas alcanzando el OM previsto.- Este avión lamentablemente no llevaba las 4 bombas MK 17 ordenadas (~~uno~~ sino solamente dos), debido a las fallas en el servicio de armamento en su base de despliegue (BAM GAL) que no tuvo tiempo para configurar el avión de acuerdo a lo ordenado,- El regreso de este noble bombardero se produjo s/n Arr a GAL 0220.-

2º) Operaciones de la tarde y nocturnas

A medida que avanzaba el día se logran ubicar las piezas de artillería enemigas que operan desde PORT HARRIET y sobre ellas la FAS lanza las siguientes operaciones:

a) Reabastecedores: Dos KC 130 - OMBU
- OMBU 1 Vcom. PESSANA - Cap. VACCARO - Vcom. GOMEZ.
- OMBU 2 Vcom. NOE - My. BRIEND - Cap. BILMEZI

Ambos KC 130 Dep de GAL 12:40 y se dirigen a PCRA (53º 00S/65º 00W). Luego de reabastecer a las escuadrillas ALFA de A4B y COLA (2 A4Q-ARA) retornan a GAL 15:30.

b) Caza - bombarderos

- CF 1312 - 4 A4B - ALFA - 3 BRP - ACT - Artillería en PORT HARRIET HOUSE (51º 44' 05'' S/58º00'50''W) Tripulación: Cap. BERGAMASCHI - Alf. BARRIONUEVO - Ten. ROBLEDO - Ten. OSSES.- Despegan desde su reciente asiento SJU a 1402 y se dirigen al PCRA.- Antes de arribar a dicho PCRA se cuelve el Nº 4 (OSSES) por fallas presurización; al efectuarse el REV el Jefe Ella comprueba que no trasvasa el combustible a uno de sus tanques auxiliares y también regresa. Sigue la sección a cargo del Nº 3 (ROBLEDO) y se dirigen al Pl en 52º 10' S/57º 45W, pero antes de arribar al mismo el guía constata que su indicador de rumbo (C-8) tiene fallas por lo que decide regresar. El Alf. BARRIONUEVO, su numeral, lo acompaña en el regreso, arribando al SJU 15:55.

- CF 1314 - 4 A4B - PARIS - 3BRP - ACN Buques en Estrecho de San Carlos. Despega el Nº 1 a las 15:22, Cap. CARBALLO. Inmediatamente después intenta el Nº 2 (Ten. RINKE) pero aborta el despegue (por qué?) y engancha barrera. Esta situación demora el dep de la 2a. Sección (Nº 3 Ten. GALVEZ, Nº 4 Alf. GOMEZ). Mientras retiran el avión enganchado en barrera pasan los minutos generándose problemas que demoran la oportunidad táctica, lo cual induce a Operaciones BAM a cancelar la misión. El Nº 1 regresa Arr 16:58 (Qué hizo durante la 01:30 de vuelo? Consumió tanques?)

NOTA: Problemas logísticos y operativos de los A4B en su nuevo despliegue.

- A4Q (ARA) - 2 A4Q - COLA - Dep. GRA 13:35 y reabastecen del OMBU, dirigiéndose al CM, pero en proximidades de Ba Elefante, avistan una PAC, eyectan cargas externas y regresan S/N a GRA.

c) Bombarderos Livianos

Manteniendo el objetivo de ataque a las posiciones de artillería en Port Harriet (al que no habían llegado los CB) el Comando de la FAS intenta entonces alcanzarlos, en horas nocturnas, con los bombarderos livianos Camberra MK 62, así ordena:

- CF 1315 - 3 MK 62 - ROMA - 4 MK 17 - BTR Artillería 51° 00 S / 57° 30 W - G 15 R° 200. Tripulaciones: (1) 1er. Ten. RIVOLIER, 1er. Ten. ANDINO; (2) 1er. Ten. HEREDIA, 1er, Ten. GEREZ (3) no decola por avión F/S (Equipo de Comunicaciones). Dep Gal 1901 y se dirige al punto de descenso, desde allí - sur del Estrecho San Carlos - regresan por
  - . observar al frente fuego de misiles (inf BAM GAL)
  - . fallas radar altímetro (id)
  - . lóbulos gruesos que no permiten apreciar la altura de CM (inf Comando FAS)
  - . consumo combustible mayor. (inf CFAS)
  - . bajas temperaturas y vuelo en nubes congela parte ext de cabina (inf CFAS)
  - . dificultad -en el Nº 2- para visualizar al guía (inf CFAS) .

Arr a GAL 20:26/28. S/N.

- CF 1316 - 3 MK 62 - BERLIN - 4 MK 17 - BTR-Artillería 51° 00 S/57° 30 W - G 15 - R° 200 - Tripulaciones: (1) Cap. MARTINEZ VILLADA, 1er. Ten. PAGANO; (2) Cap GARCIA PUEBLA, 1er. Ten SEGAT (3) no decola por avión F/S. La sección 1 y 2 decola GAL 23:02 y arribados al Punto descenso regresa el N° 1 por falla bomba baja y tanque 3 F/S y generador taquímetro Arr GAL 00:23. El N° 2 (ver relato libro Capitán CARBALLO) continúa al CM por el Norte del Estrecho de San Carlos, allí observa un buque tipo hospital con luces. Luego al N de Puerto Argentino (30/40 NM) observa un buque (luces ténues) que aprecia Fragata o Destructor. Divisa las luces de Puerto Argentino, corrige su navegación (el Doppler fallaba) y alcanza el CM lanzando sus (¿cuantas?) bombas a mil FT y 390 KT. Rr MLV le informa que tiene una PAC en sus inmediaciones (Monte Kent) y aparentemente lo persigue.

ft

Observa las explosiones de sus bombas y fuego al Oeste de M. Kent.- La PAC lo pierde y el glorioso Camberra escapa, con trasvase asimétrico, no eyecta los tanques. Tiene formación de hielo en planos, bombas y cabina.- Y así arr a GAL 01:29.- Misión cumplida.-

d) OCAT / FENIX
CF 2340 - HS 125 - RANQUEL - CRV - MDP - Previsto para guía AON en Atlántico meridional.-
Trip. Ten. BOGGI - Vcom. TORRES (~~se cumplió?~~).- Se canceló.-

e) E y R Lejanos
Un B 707 - Ampliar detalles.

f) Cruce a BAM MLV
Este día estaban previstos dos cruces en C-130, los aviones cargados con importantes y urgentes pertrechos, (desde medicamentos hasta municiones, radares y cohetes -Anexo Manif. Carga) necesarios en la batalla que vivía Pto. Argentino. Pero esta misma situación táctica, tan próxima a la pista de nuestra BAM, dificultaba la aproximación y arribo de nuestros C-130.-
A las 05:40 el CFAS ordena la suspensión del cruce que debía realizar el TC 65 (Anexo Trip y carga) Este cruce se cumplimentó al día siguiente constituyéndose en el último del conflicto.-
En horas de la tarde, este día, el TC-66 - indicativo LANZA- logró efectivizar el cruce.
Tripulación: Vcom. CARANILLAS, My. MARTINEZ, Vcom. SPERANZA, S.A. HYDZIK, S. Aux. BRESSAN, S.A. PAJON, S.P. PLACENCIA.- Dep GAL 16:30 Arr MLV 19:10 Dep MLV 19:50 Arr GAL (o CRV?) 22:10.- En el diario de guerra del Escdr VYCA MLV se lee este día: "20:10 sale el LANZA perseguido por un Harrier, se le da radial de salida por el sur. El LANZA se pierde en el 120° 30 nm con el bandido en 085° 55 nm con Ro. 270°. Aparentemente LANZA no fue detectado por radar".
También el 1er. Ten. MICHELOUD, piloto del Escdr Pucará, en BAM MLV, dice en su informe: "Esta tarde fuimos designados para regresar en el c-130 el Cap. BENITEZ y yo.- Nuestro deseo era quedarnos ya que intuíamos el riesgo que implicaban los cruces ya a esta altura del partido.- Esta noche, tras un gran revuelo de personal y ambulancias aterrizó magistralmente en la oscuridad y sin más faros que el de rodaje y sin más balizas que las reflectantes, el c-130.- Para nerviosismo se demoró la descarga considerablemente, tomé tiempo de 40 minutos desde su arribo al despegue".

En vuelo, que en la oscuridad total y ayudando a los heridos en su mayoría, presentíamos el rasante que llevabamos por cuanto no hubo variaciones ni sensaciones de ascenso. Luego comenzaron las maniobras con "G", las que luego nos enteraríamos había dos helicópteros para ambos carnos". Interminable fue la travesía hasta llegar a Comodoro Rivadavia donde al pisar tierra vimos que habíamos llegado a un mundo distinto luego de haber venido del infierno, pero increíblemente nos ocurría que nos sentíamos mal y no nos hubiéramos negado ni por un instante en regresar de inmediato."-

Las deficiencias observadas

11. Al final de un glorioso desempeño durante el conflicto, la FAS mostraba este día sus deficiencias y su desgaste.- Exhausta por el tremendo esfuerzo realizado -que la historia patria y mundial recordará por siempre- no podía ocultar sus debilidades.- Con el solo objeto de sacar las enseñanzas para la FAA y con el tremendo respeto y consideración que imponen sus protagonistas, las enunciamos a continuación:

1°) Se percibe decaimiento moral en el personal de Comandos y unidades FAS.-

2°) Evidentes deficiencias de mantenimiento de los MK 62 operando desde GAL:
- Tanques externos fibra de vidrio. Residuos de fibra entorpecen bombas presión. Al eyectarlos salen desparejos (asimetría).-
- Dificultades instrumentos navegación.
- Demoras en la carga de bombas.
- Fallas en el cálculo combustible de las salidas desde GAL.
- En ambas oportunidades las OOFF ordenaban 3 MK 62 y salieron dos, respectivamente.-

3°) Dificultades operativas y logísticas de los A4B operando desde SJU.- No las presentaban, en esta magnitud, desde su asiento en GAL.-

4°) Aparentemente se podrían haber empleado los IA58 desde SCZ (ida y regreso) para algún apoyo aéreo directo.- ¿Existía algún IA58 en servicio en BAM MLV?

5°) No se emplearon, este día, los sistemas de armas A4C, M III y M V.-

6°) Ausencia de operaciones de diversión del Escdr Fenix.-

7°) Ausencia de OCAT y/o retransmisor durante la ejecución de las salidas.-

El día 13 - JUN - 86

El último día de gloria de la FAA en Malvinas

La meteorología

1.- 1º) Area del Continente. Un centro de baja presión situado al norte de la provincia de Chubut con desplazamiento S.E. produjo abundante nubosidad media y baja estratiforme en TRE con techos entre 100 y 300 mts, la visibilidad reducida de 5 a 8 Km. reducida por precipitaciones.
La entrada de aire polar sobre toda el área de operaciones produjo actividad convectiva dispersa en la costa y el mar con chaparrones de agua nieve.

2º) Area de Malvinas. El cielo se presentó nublado 5/7 octavos de Cn, St y ACs, registrándose chaparrones aislados de nieve, buena visibilidad, ocasionalmente reducida por chaparrones. Los techos oscilaron entre 300/600 m. La temperatura entre 0ºC en la noche y 6ºC al mediodía.-

La situación en el TOM

2. El enemigo terrestre ya tiene a la vista la población de Pto Argentino y avanza desde tres direcciones:
- Harriet-Tumbledown (Harriet)
- Longdon-Wireless Ridge
- Murrell-Cortley Hill.-

Además una columna de 1000 hombres y 30 vehículos livianos de apoyo (tipo Scorpion y Land Rover) avanza por la Península de Fresynet con dirección Sur.

3 A las 09:00 el enemigo terrestre había conquistado los objetivos de Tumbledown y Wireless Ridge.-

4 Nuestra artillería (GA 3 y GA Aerot 4) tira en forma casi ininterrumpida sobre las posiciones enemigas (fuego de contra baterías) en North Basin, Mte. Longdon y Drunken Rocks, también apoyan el combate del BIM 5 y RI7. Desde sus posiciones, nuestros artilleros ven el repliegue de parte de nuestra infantería que en forma desordenada se retira de la primera línea.

5 A Montevideo llega el Buque hospital Británico HERALD con 61 heridos ingleses que luego son evacuados en aviones de transporte RAF a GB.-

6 Comienzan a repatriarse 1.015 prisioneros argentinos en buque Piloto ALSINA y MIHANOVICH (EA 807-FAA 195 y ARA 13).-

7 Este día el enemigo aéreo emplea con éxito la bomba PAVEWAY (laser guiada), que había intentado operar el día anterior, iluminando lasericamente el blanco desde otro avión y que falló. Ahora dispone de un ECA laser, operando desde tierra para la ilumina

ción del blanco.- Atacan un PC infantería propio en las laderas del Mte. Longdon. El ECA es el Mj. Mike Howles. El procedimiento aereo es lanzamiento por toss-bombing. No hay impacto directo en el primer ataque, pero es repetido y ahora sí, impacto directo.-

Durante la tarde se efectúa un ataque similar sobre Moody Brook (posición de artillería propia).-

1º) Primeros cruces

a) C-130 TC 66 - My BOLZI, etc ampliar.- Indicativo COBRE Dep CRV 0125 Arr MLV 06:05 Mientras descarga un cañón 155 mm y munición, el aeropuerto es bombardeado con fuego naval. Dep MLV 06:30 (es atacado con AAe enemiga) y Arr (GAL?) 09:30.- S/N.-

b) Hay otro C-130 (TORO) que se vuelve a las 03:00 (QRF) por falla técnica. (Confirmar y ampliar Trip. Ad, etc)

2º) Los reabastecedores

2 KC-130 - PIEDRA (1) Vcom. LITRENTA, Cap DISTEFFANIS, My. MENSI.- (2) Vcom. PESANA, Cap VACCARO, Vcom. GOMEZ.- Ambos Dep GAL a 09:18 y se dirigen al PCRA (49º00 S - 64º00) ida y 50º00 S/65 00 W al regreso de los A4B.-

Uno de estos reabastecedores (cual?) recuperó un A4B (Nene 4 Alf. DELLEPIANE) que regresaba sin combustible para llegar a su Base; enganchó con 0 combustible (en qué posición?) y así fue remolcado (o acompañado?) hasta BAM SJU (Ampliar con todos los detalles) Los KC Arr GAL 14:23

3º) El sistema Halcon (A4B)

a) OF 1319 - 4 A4B - NENE "C" - 3 BRP- Tropas Monte DOS HERMANAS Dep SJU 10:35 Tripulaciones (1) Cap ZELAYA, (2)Ten. GELARDI, (3)Ten CERVERA, (4) Alf DELLEPIANE.- En el REV regresa el guía por absorción de combustible en la turbina, la Ella queda a cargo del Nº 3 Ten CERVERA y parten hacia el CM, donde llegan detrás de la Ella CHISPA. Hacen la corrida, casi en línea con dicha Ella, de N a S. observando lanzamiento y efectuando el propio.-
Observan tropas y helicópteros y unos módulos de gran tamaño verde oscuros (PC) a los que dirigieron su armamento (bombas).- En el escape, razante, el Alf. DELLEPIANE, ve un Sea King a su izquierda y arriba, lo ataca pero le sale un disparo unicamente (Incluír el relato inglés, libro FAW- Sea King Sqdn).- Con rumbo 330º/340 ve otro hace rearme pero los cañones siguen sin funcionar, CERVERA por su parte también, luego del lanzamiento, ataca con cañones (que funcionaron) helicópteros en tierra y en vuelo estimando impactos. Salen por derecha al tiempo que reciben información de MLV de PACs al N Sn Carlos FL 180 y otra L/Fitz Roy.- Alf. DELLEPIANE eyecta tanques y vuelan en zig-zag con rumbo 360º hasta salida de la Isla Soledad, luego 290º, localizan una fragata detenida en boca Norte Estrecho Sn Carlos.- Co-

(v): En este ataque fueron averiados los siguientes helicópteros, (Lince [illegible]):

- Gazelle XZ 314 AH1.- Daños leves.-
-

Tocan luego Rº 250 vuelan 20' más y se dirigen al REV con FL 420.- El Alf. DELLEPIANE observa que su escaso combustible remanente no alcanza para llegar al KC, lo informa y éste(Vcom. PESANA?) se lanza hacia Malvinas (a 50 NM Gran Malvina) a buscarlo. En efecto se encuentran y el pequeño gran halcón (su turbina próxima a detenerse) agitado pero resuelto, engancha y reabastece (los demás también), mientras regresan a su base BAM SJU Arr 12:15.-

b) CF 1320 - 4 A4B - CHISPA "C" - 3 BRP
Tropas Monte dos Hermanas - Dep SJU 10:41 Tripulaciones (1) Cap VARELA, (2) Ten. ROCA, (3) Ten. MAYOR, (4) Alf. MORONI.- Despegue, navegación y REV normal. (Reabasteció antes que la NENE?) Llega primero (que Nene) al OM y ésta lo sigue casi en línea.- Atacan módulos (PC) FFTT (estaba en ellos Gen. J. MOORE y J. THOMPSON y su EM), al N del cordón Rivadavia, próximo a Mte. Dos Hermanas. El Nº 2 observa explosión bombas guía, observan helicópteros y tropas en tierra. Al salir divisan y atacan a dos Sea King, al parecer sin daños. Escapan y avistan dos misiles dirigidos al guía, que evaden. Ya al N del Estrecho avistan misma fragata que Nene. Son informados por CIC MLV de las PACs existentes.- Retornan. Reabastecen? Dónde? De quién?) y Arr SJU 13:12.- (Hay una diferencia de casi una hora en el Arr a SJU con la Ella Nene. Por qué?)

4º) Sistema Dagger M5 Gallegos

a) CF 1317 - 3 M5 - INDIO - 2 BRP - Ladera Monte Longdon Dep GAL 11:10.- Tripulaciones (1) Cap MAFFEIS, (2) Ten. VALENTE, (3) 1er. TEN. CALLEJO.- Luego del Dep regresa el Nº 3 por falla retracción tren aterrizaje. En ruta encuentran 4/5 Cb con precipitaciones que reducían visibilidad (Isla San Jorge) avistan (a 90º) una PAC enemiga y un helo Sea King. Aprecian que de continuar quedarían adelante de la PAC. El guía eyecta bombas y el numeral bombas y tanques y emprenden veloz regreso. No aprecian ataque de la PAC.- Arr GAL 12:50.-

b) CF 1318 - 3 M5 -GAUCHO- 2 BRP - Ladera Monte Lougdon. Tripulaciones: (1) Cap DIMEGLIO, (2) 1er. Ten. ROMAN, (3) Ten. AGUIRRE (éste último no decola por falla frenos).- (1) y (2) Dep GAL 11:13.- En ruta encuentran 6/8 NS con lluvia que los obliga a desviarse de ruta y pierden su ubicación respecto al terreno. No subrayar

Próximos a las islas encuentran un SEA LINK en 52º00 S / 59º 00 W en vuelo rasante - R 040 - La sección eyecta cargas externas y se dispone a atacarlos. El helo ejecuta maniobras evasivas (~~incluir detalles libro FAW - Pág. 309~~)hábilmente y elude los dos pasajes cañones que hace la Sección. (Se trataba del Sea Link XZ233 - Pil. Lt.C. H. Clayton, de la Fragata CARDIFF operando en el Estrecho de San Carlos.-) Regresan a GAL

x Z (zeta!)

y donde arriban S/N 13:00 hs.- Dice el libro FAA de la RA: dorso →

5°) El Sistema Dagger GRA / MIII GAL

Se preveen seis salidas M5/ GRA con escolta MIII/ GAL:

a) Cobertura. OF 1325 - 2 MIII - TRITON - Matra/Magic Cobertura Puerto Argentino. Tripulación Cap ARNAU - Cap BALLESTEROS.- Dep GAL 15:13. La Sección arriba a la Isla San José (FL?) escuchando el enlace de CIC MLV y las Ellas M5.- Ya en elnace TRITON-MLV y sobre Estrecho de San Carlos, son vectoreados (FL?) por MLV con R° 360 para interceptar una PAC que MLV estima a 40 NM. Manteniendo dicho rumbo y con radar de abordo no hacen contacto con ninguna PAC.- Escuchan comunicación M5/MLV requiriendo cobertura o abandonan misión. Al no confirmar avistaje con radar propio MLV ordena R° 180° y regreso.- Comprueban interferencias en frecuencias de enlace. Al regreso el N° 2 Arr a GRA (16:48) por falla trasvase de combustible mientras que el N° 1 Arr a GAL 17:04.-

b) Ataque objetivos terrestres. OF 1324 - 3M5 - VULCANO - 2 BRP - Artillería en Port Harriet. Tripulaciones (1) Cap JEANET (2) 1er. Ten. ANTONIETTI (3) Cap ROBLES (Este último no decola por TEC Cual?).- Dep GRA 15:15. Al enlazar MLV la sección es considerada enemiga. Solucionado (Cómo?) (Procedimiento?) les informa de PAC a 40 NM y luego a 30 nm ordena R° 180. En éstos instantes el Rr aún no tenía enlace con TRITON (cobertura) y ordena (o fue decisión de VULCANO?) escape.- La met. en el OM: 6/8 SC y Cu impedía visualizarlo. (Eyectaron algo?) Regreso (a qué FL?) Informan de interferencia en frecuencia enlace Rdr que no les permitió recibir instrucciones escape.- Arr S/N GRA 16:42.-

c) Ataque objetivos terrestres. OF 1323 3M5 - ZEUS - 2 BRP Artillería en Port Harriet. Tripulaciones (1) Cap ROHDE (2) 1er. Ten. GABARE (3) Cap MORENO (este último no dep por lesionarse una mano).- Dep GRA 15:16.- A 60 nm del objetivo el N° 2 regresa por oscilación - 300 RPM en turbina.- El N° 1 prosigue en enlace Rr MLV como el anterior es considerado enemigo (qué pasaba?). Se le informa de la PAC a 33 nm.- El guía (solo) convencido que no tiene cobertura aborta aproximación escapa y regresa (eyectó bombas?).- Arr GRA 16:42.-

6°) Segundo cruce (y último de la FAS en el conflicto) DAGUERR
C - 130 - PATO - Tripulación Cap BORCHERT, Cap DAGUERR, Com MELA, CP SOSA, S. Aux CASTELLINI, S.A. CARABAJAL, S. AUX. PAOLONI.

"La fragata "Cardiff" relevó a la "Exeter" como CIC en el Estrecho de San Carlos el 13-Jun, un día que iba a ser memorable para su helicóptero! - Mientras retornaba de una búsqueda de superficie cerca de 50 MM hacia el sur del Estrecho, armado con un mini Sea Skua, la tripulación escuchó un gran ruido. Su reacción inicial fue pensar que había algo descompuesto mecánicamente, pero una rápida lectura de los instrumentos indicó que todo estaba normal. Sin embargo una vistazo a babor, fuera de la cabina, detectó la silueta de un Dagger (Gpo 6) entrando de frente, decididamente! En ese preciso momento otro Dagger pasó rozando a estribor habiendo completado una corrida - sin éxito - desde atrás del XZ-233.
El piloto del helicóptero (Lt. C. H. Clayton) inmediatamente viró a babor y picó hasta ~~el~~ nivel del mar mientras el segundo dagger lo enfrentaba ahora casi a su frente.- Clayton intentó mantenerse del lado de adentro del viraje del dagger, para negarle una corrida recta y mientras el viraje se reducía disminuía su velocidad, permitiéndole mantener al dagger a su frente y a la vista.- El avión enemigo disparó en viraje y el fuego se dispersó cerca de 80 mts.
Habiendo gastado toda su munición el dagger ascendió y se marchó y la tripulación del Linx observó el área por el segundo avión. Lo localizaron a estribor en una pequeña picada rolando directamente hacia el Linx.- Clayton viró firmemente hacia el atacante y niveló, luego aceleró a fondo hacia el dagger.- Esta situación (frente a frente) duró hasta que (dorso pag. siguiente)

Dep CRV 15:30 Transporte cañón Berta y munición 155. Arr MLV 20:00.- Dice el diario de guerra de la 3a. Batería en BAM MLV;

19:00 Un Hércules hace pasaje sin poder aterrizar

19:10 Aterriza, bajamos otro cañón de 155 mm y munición

19:30 Alarma roja, el Hércules está en tierra, corta todo, se sienten los cañonazos y las bengalas desde la orilla.

20:00 Se va el Hércules.-

Según informe FAS este glorioso C-130 Dep MLV 21:10 y Arr CRV 00:40 del 14 JUN 82.-

7° Cruce frustrado de ARA.
A las 18:32 dep GRA un F-28 (LV-DIM) que no entró en MLV

8° El sistema A4C-M5/ACN. Estuvieron previstas (15:30 hs) las siguientes salidas este día para ACN (Buques en Ba Anunciación) ~~que se suspendieron su ejecución~~ cuya ejecución no fue ordenada por falta de confirmación de blancos y carencia de reabastecedores (empleándose en el regreso de los A4B).
Ellas eran:

a) 3 M5 - GRA - 2 BRP - PICO

b) 3 M5 - GRA - 2 BRP - PALA

c) 3 M5 - ? - 3 BR - FACON

9° El sistema MK 62 (con cobertura M III) (El ultimo ataque de la FAS)
Con el objeto de apoyar a la defensa terrestre de Pto. Argentino, la FAS, lanza su ataque final -nocturno- con el heroico sistema MK 62, sabiendo que arriesgaba su aceptabilidad, pero la decisión estaba basada en factores eminentemente MORALES: acompañar a sus hermanos en las acciones finales de una resistencia sin esperanzas, pero digna.-
La Sección de Camberra (BACO) es acompañada con escolta de M III (PLUTON).-
a) CF 1326 - 2 MK 62 -BACO- 4 MK 17/2 BELOUGA -BOH sobre Port Harriet House (51° 39' S / 58° 08' W) - Tripulación N° 1 Cap PASTRAN - Cap CASADO; N° 2 1er. TEN. RIVOLLIER - 1er. TEN ANNINO.- Dep GAL 21:35 Se dirigen a 52° 30' S / 60°40' W, luego a Punta Aguda y al Oeste de Monte Kent.- En la aproximación al lanzamiento (de S a N) el Nª 1 se desvía un poco al E y el 2 lo pierde de vista, sobrepasándolo y llegando antes al OM (que confirma con su Doppler y las indicaciones del Rr MLV) lanza sus bombas y vira a la izquierda, confirmando la explosión de las mismas. Hasta ése instante no existía fuego AAe, pero inmediatamente después se inicia una intensa reacción antiaérea. Es el momento en que el N° 1 sobrevuela el OM y

los dos estuvieron a 100 yardas de distancia, cuando el dagger rompió a su izquierda, ascendió y se alejó.
Sus proyectiles de cañon no fueron vistos por la tripulación del Linx, pero se aprecia que pasaron por encima del helicoptero. Los dos dagger argentinos no intentaron repetir el ataque y se alejaron, ascendiendo, hacia el Continente."

sigue:
5º) El sistema dagger CRA/ ~~III III~~ COAL

efectúe su lanzamiento y a los pocos segundos es alcanzado por un misil (~~quién~~ ~~tipo~~?) que destruye parte de su avión, entrando en tirabuzón chato.- El piloto -Cap PASTRAN- logra eyectarse no así el navegador -Cap CASADO- que cae y se estrella con los restos de su avión. (El Cap PASTRAN cae en el mar -próximo a la costa, infla su bote que es arrastrado a ella, desembarca y es hecho prisionero).-
El Nº 2 evade el intenso fuego antiaéreo, lanza bengalas y chaff mientras escapa (FL 40.000 ft) hacia el norte.-
Ha visto los resplandores del intenso cañoneo en Pto. Argentino. Aprecia que el fuego antiaéreo suscitado proviene de buques en Fitz Roy.- MLV le informa que es perseguido por una PAC (70nm al Este que luego se aleja a 85 nm). Ya volados 60 nm en su escape, MLV le pregunta si tiene enlace con el guía pues lo había perdido en pantalla, le responde que no.- Se aleja victorioso de MLV, sus bombas han caído. otra vez, muy próximas al PC de los tres generales británicos (Moore-Wilson-Thompson).-
El BACO 2 Arr GAL 24:03, misión cumplida. Es decir, este BACO 2 aterriza en GAL a las 00:03 del día 14-JUN-82, constituyéndose en el último avión de combate argentino (FAS) que operó en la Batalla Aérea de Malvinas.-

b) CF 1327 - 2 MIII - PLUTON - Matra-Magic - Cobertura Pto Argentino - Tripulación My. SANCHEZ-Cap. GONZALEZ - Dep GAL 21:50. Luego del enlace con MLV (FL?) se efectuó guiado con variaciones de rumbo hacia el E y luego al N, informando que no había actividad aérea del ene; se mantuvo escolta atrás y a la izquierda de BACO hasta el lanzamiento de las bombas. Se visualizó cañoneo a Pto. Argentino e iluminación de faro de buque, probablemente a Ba Anunciación. Luego del ataque se observó intenso fuego de AAs y/o misiles, alguno de ellos explotaban abajo (de quién?) y otros arriba. Se pudo observar lanzamiento de bengalas desde Fitz Roy que se confundían con misiles. MLV informa que tiene a los dos BACOS, el Nº 1 con radial 180º y el Nº 2 con radial 130º separados 40 nm.- El enemigo continúa con interferencia radioeléctrica probablemente desde San Carlos, porque al alejarse hacia el Este, la potencia de la misma disminuye.- Se comprueba que en los aviones con 2 equipos de VHF es efectivo transmitir en una frecuencia y recibir en otra. Se destaca la tranquilidad de la Sección BACO durante el cumplimiento de ésta misión.-

NOTA: La version britanica (FAV-RN): al dorso —— [illegible]

9º) La E y R lejana

* Incluír, si hubo, actividad B-707 y Tigre.

10º) El Sistema Pucará.-

a) En BAM MLV
(del diario de Guerra Escdn Pucará)

(W) "la ultima acción significativa del conflicto para el 800 Sqdn tuvo lugar en la noche 13/14 junio.- Fué lanzada (desde el Hermes) a las 20:35 y nuevamente a las 22:32 a causa de ecos desde el SW.
En la primera ocasión los intrusos regresaron cuando la PAC se aproximaba.
En la segunda ocasión los aviones se dirigían al N al oeste de Pto Stanley.
Los aviones eran una sección de Canberras (gpo2) con una escolta de 2 MIII (gpo8)
A las 22:55 estuvieron en alcance de los Sea Dart abordo de "Exeter" y "Cardiff".
Fue entonces cuando uno de los pilotos de la PAC (Sea Harrier) Mike Blisset fué testigo del fogonazo cuando un Sea Dart del Exeter impactó y destruyó un Canberra (B-108) el piloto (Cap. Roberto Pastran) se eyectó con seguridad pero su navegador (Cap. Fernando Juan Casado) no pudo hacerlo y murió.- La 'Cardiff' había disparado a los MIII pero a diferencia de la otra, sus Sea Dart ~~quedaron~~ resultaron cortos."

"Se preparan los aviones (IA 58) para un probable ataque y recuperación en el continente.
A-532 (Impactos en los alerones y arreglado con Poxipol)
A-549 (problemas electrónicos de armamento)
A-522 (en servicio)
A-515 (en servicio)
Colocándole 2 tanques de 318 lts en la Aero 20 y un TE 2 con 3.3, LAU en la Aero 7A por avión".-

(Ampliar, causas por las que no se materializó esta operación).-

b) En el Continente (BAM SCZ?)
(del informe Cap VILA)

"58. Estuve varias veces por salir, pero ello se concretó el día 13 (Jun-82) en que estábamos por salir los camberras y nosotros. Sólo yo, con tres alfereces neófitos (quiénes eran?) y a tirar napalm (~~objetivos?~~), el horario hizo que nuestra misión se postergara para el día 14 (Había alguna OF - de quién?) y sólo salieron los MK 62, misión en la cual cayó el Cap. PASTRAN y el Cap. CASADO, muriendo éste último y con el cual habíamos estado coordinando antes de salir. (Estaban en la misma Base?- por teléf.?- Cómo coordinaron?).-

59. El día 14 amanecí con la navegación en la cabeza y mi mayor sorpresa fue al escuchar que me quedara tranquilo ya que la guerra había terminado.-"

Las lecciones de éste día

8. 1°) Procedimeintos para el ataque a helicópteros por parte de los CB.- Análisis de las maniobras evasivas de los helicópteros. Determinación de armamento (existente o a crearse) más apto para éste blanco.-

2°) La prospección meteorológica para las operaciones aeromarítimas. Instrucción, organización, equipamiento y funcionamiento de los órganos meteorológicos en Comandos y Unidades de la F.A. táctica.

3°) Estudio sobre un pequeño misil A-A, para ser empleado a distancias cortas (1 Km) y que pudiera equipar permanentemente a los CB (aún en misiones AOT/N) para ataque a otros aviones y helicópteros (y aún a superficie), como blancos escundarios visualmente, auto guiado final.

4°) Estudio de posibilidades de equipamiento (en nuestros CB) de bengalas y chaff, defensivas ante aproximación de misiles.-

5°) Análisis, procedimientos (enlaces, etc) entre las salidas de escolta (o cobertura) y las de ataque, desde su planificación, ejecución y regreso.- Sistema de Control en vuelo de éstas misiones. Procedimientos.

El 14 JUN 82

La situación

1.- Este día - el más penoso y triste de nuestra historia reciente - ofrece muy pocos hechos positivos para nuestro análisis. Tal vez lo más rescatable para la FAA, sean las manifestaciones del Gen. británico JEREMY MOORE que en todas sus intervenciones durante la rendición manifestó su admiración por el accionar de la FAS (especialmente los últimos días en que había apreciado "in visu" los ataques de los A4B y MK 62 sobre su Puesto de Comando en Mte. Kent y Port Harriet)y su gran preocupación porque el alto el fuego incluyera a la FAA.- (Ver informe Br. CASTELLANO y Vcom. MIARI).

Las actividades de la FAS

2.- Fueron las siguientes:

1º)- Ejecución de la E y R lejano

1º) 06:33 despegó de PAL el TRONCO 2, un B 707.Tripulac. y demás datos incluir.

2º)- Misiones previstas (predispuestas)

A pesar de las informaciones que daban la certeza de la rendición el Cdo. FAS, mantenía la previsión de ataques nocturnos con MK 62 y escolta de M III.

Así estaban previstas:

a) OF 1328 - TERO - 3 MK 62

b) OF 1329 - MARTE - 2 M III

pero no fue ordenada su ejecución en base a la información transmitida al Cdo. FAS.

3.- Las informaciones que recibe el Cdo. FAS (del diario Guerra FAS)

1º) 07:35. Se restablece el contacto radial con MLV. Informa que el enemigo ha penetrado el perímetro externo de la defensa. MLV considera que la situación es bastante desesperada. Se tiene gran cantidad de enemigos dentro de las propias defensas.

2º) 10:48. El Brigadier CASTELLANO informa que ya ha llegado el enemigo a los límites de la ciudad, están próximos a los puestos de comando. Por ahora se interrumpen las comunicaciones.

3°) 11:50 El Cte. FAS - Brig. E.H. CRESPO - en una reunión con todos los oficiales de este Comando les informa sobre la situación que se está viviendo en MLV, las declaraciones del Brig. CASTELLANO y que se espera la decisión de la junta de Comandantes, a nivel político.

4°) 19:30 El Brig. CRESPO informa, después de haber hablado con el Brig. CASTELLANO que todavía no tiene una evaluación de los combates que se sucedieron en el día de hoy, en Puerto Argentino. Tampoco trascendió lo conversado por el Gen. MENENDEZ y el Comandante inglés.

4. Del diario de guerra del Escuadrón PUCARA (MLV)

14-JUN -82 Se intenta desplazar al personal de pilotos, desde el alojamiento hacia el aeropuesto. Se recibió la orden de permanecer en la casa de almacenamiento de víveres. Aproximadamente a las 11:00 hs. se comenta sobre el cese del fuego. El personal de Pilotos se aloja en la casa de víveres.

5.- Del diario de guerra del G1 AA (MLV)

"05:00 Alarma gris.

08:00 Viene el My. y nos da la situación actual; no hay como pararlos, tienen mejores medios, sigue el duelo de artillería.

10:00 Empieza el repliegue de los de Ejército, ya están en el cuartel de los Royal Marines (3.5 km.)

12:00 El Brigadier Castellano habla por radio con el Brigadier Crespo.

15:00 Nos reunimos todos, ya no se combate.

16:00 Se reúnen los dos comandantes".

6.- Del informe Escuadrón VYCA-MLV

"Día 14 de Junio:

00:23 hs Bombardean los Camberra por el Cerro Kent.
Se suspende el libro para ser enviado al Continente.

Fdo. 1er. Ten. MAZZOCHI"

7.- Del diario de guerra del TOAS

Día 14-JUN-82

13:40 Es interceptado un mensaje en 3318 Kcs/A1 cuyo texto es el siguiente:
Shore side flag flies over Stanley.-

e informes, reflexiones como éstas:

8.- QAM INC

14/10:00 JUN 82

Visibilidad ilimitada
Techo: 5 Sc/600
Temp.: 1º
Pto. rocío: 10º
Viento: 150º/05 Kt

LA GRAN LECCION del CONFLICTO: EL HOMBRE

9.- nuestros combatientes, apenas serenados sus espíritus, escribieron - entre sus informes:

"51. El PERSONAL debe ser la preocupación fundamental de la Institución; por su condición de HOMBRE y por ser el elemento sin el cual cualquier instrumento o material, por más sofisticado que sea, puede perder su total capacidad operativa si el individuo que tiene que operarlo no se encuentra en las condiciones necesarias para su operación.

52. Como resultado de lo anterior, el PERSONAL, elemento fundamental de toda Fuerza Armada, debe ser el principio y fin de todo el esfuerzo para que su rendimiento sea acorde con los medios de que dispone, de por sí recuperables en menos tiempo y a un menos costo" dono

(Del informe final del Mayor Carlos TOMBA al jefe del Componente Aereo Malvinas.")

Otra: "El combatiente ....

23
24.
25
26
27
28

(Del informe final del Mayor HECTOR MARIO PERGOLINI al JEFE del COMPONENTE AEREO MALVINAS").-

10.- O sea que si deseariamos sintetizar todas las lecciones que este conflicto nos dá, podriamos decir:

"Lo fundamental es EL HOMBRE: su formación y su moral, en el momento supremo del combate."

O, como dice al final, el My PERGOLINI:

" 32. la guerra - - - - -

Y, finalmente, recordamos las sencillas palabras que inserta, como Conclusión, en su informe el RP. PACHECO, Capellan de la FAA en MALVINAS:

"El area religiosa debe ser considerada tan importante como las demás. Aparte de las convicciones de nuestras Fuerzas Armadas y especialmente de la gran mayoría de nuestros soldados, esa atención religiosa robustece al combatiente y tranquiliza a su familia, que se sabe unida a él por la oración.-

Los ingleses traían 3 capellanes católicos y 4 anglicanos.- Como nada en ellos es improvisado, se puede suponer que es necesario el apoyo espiritual en cualquier tropa del mundo."



De aquí en adelante no está fotocopiado (solo original)

NO PERDER.

- (8 a 13) a fotocopias 1er Ten García

- manuscritos (días 17/20 mayo) En poder Com. Domínguez Koch

Unidad de Revista N°

12 Apoyo Logístico

LEA LOS ENUNCIADOS DE LA HOJA ADJUNTA Y COINCIDIENDO CON EL NUMERO DE ESTOS, MARQUE CON UNA (X) EN EL CASILLERO QUE CONSIDERE COMO RESPUESTA CORRECTA, DE ACUERDO A TRES OPCIONES: 1) DE ACUERDO - 2) EN DESACUERDO - 3) NO RESPONDE.-

ENUNCIADO N°	1 DE ACUERDO	2 EN DESACUERDO	3 NO RESPONDE	ENUNCIADO N°	1 DE ACUERDO	2 EN DESACUERDO	3 NO RESPONDE	ENUNCIADO N°	1 DE ACUERDO	2 EN DESACUERDO	3 NO RESPONDE
1	○	○	○	24	○	○	○	47	○	○	○
2	○	○	○	25	○	○	○	48	○	○	○
3	○	○	○	26	○	○	○	49	○	○	○
4	○	○	○	27	○	○	○	50	○	○	○
5	○	○	○	28	○	○	○	51	○	○	○
6	○	○	○	29	○	○	○	52	○	○	○
7	○	○	○	30	○	○	○	53	○	○	○
8	○	○	○	31	○	○	○	54	○	○	○
9	○	○	○	32	○	○	○	55	○	○	○
10	○	○	○	33	○	○	○	56	○	○	○
11	○	○	○	34	○	○	○	57	○	○	○
12	○	○	○	35	○	○	○	58	○	○	○
13	○	○	○	36	○	○	○	59	○	○	○
14	○	○	○	37	○	○	○	60	○	○	○
15	○	○	○	38	○	○	○	61	○	○	○
16	○	○	○	39	○	○	○	62	○	○	○
17	○	○	○	40	○	○	○	63	○	○	○
18	○	○	○	41	○	○	○	64	○	○	○
19	○	○	○	42	○	○	○	65	○	○	○
20	○	○	○	43	○	○	○	66	○	○	○
21	○	○	○	44	○	○	○	67	○	○	○
22	○	○	○	45	○	○	○	68	○	○	○
23	○	○	○	46	○	○	○	69	○	○	○
								70	○	○	○

tcdcs

-NO FIRME, NO ESCRIBA SU NOMBRE

-CONTROLE QUE TODOS LOS ENUNCIADOS ESTEN CONTESTADOS CON UNA SOLA (X)

AB

CD

EF

GH

LMN

0P0

RST

XYZ

